
3 1761 11651511 5

Canada. Commission royale d'enquete sur
le pilotage maritime

Audiences (v. 82-84 in 1 volume) 1963

1968

715' A (27)

ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT

MONTREAL P.Q.

VOLUME No.: 82 – 84

DATE:

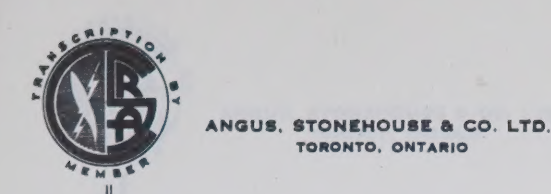
TEXTE FRANCAIS

21 novembre 1963.

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383


LIBRARY
JUN 8 1971
UNIVERSITY OF TORONTO



CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L. HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S. Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent.

Me JEAN RICHAR pr Me LEOPOLD LANGLOIS,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild:

Me COLLIN MASON pr Me J. MAHONEY,
procureur de la Dominion Marine Association:

Me JEAN BRISSET, c.r.
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada:

Me R. MAGGILLIVRAY,
procureur du Ministère des Transports.

VOLUME 82 Pages 4062 à 4216

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 21 NOVEMBRE 1963.



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S. Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le vingt et unième jour de novembre, mil neuf cent soixante et trois.

Il y a d'abord une discussion en anglais , puis lecture d'un document également en anglais.

ORANCE HAMELIN.
TEMOIGNAGE CONTINUE:

TRANSQUESTIONNE PAR Me MAURICE JACQUES:
Procureur de la Commission.

Q- Monsieur Mamelin, est-ce que vous avez participé activement aux pourparlers qui ont eu lieu pour la formation de la Corporation des Pilotes?
R- Oui monsieur.
Q- Pourriez-vous dire à la Commission le motif principal, le motif dominant de



la décision prise de former une Corporation?

R- Bien le motif principal était celui-ci. Nous avions une société qui était plus ou moins désuète, celà aurait peutpêtre eu son utilité un temps, mais avec les temps modernes nous croyionsque nous n'étions réellement pas à la page et avions besoin de nous organiser comme toute société, et puis...

Q- Maintenant durant la vie de la société alors que vous étiez une de ses officiers vous est-il déjà arrivé d'avoir des difficultés avec la succession des pilotes décédés alors qu'ils étaient pas à la retraite?

R- Non, aucunement, je me souviens pas , peut-être notre comptable.

Q- Vous ne vous en souvenez pas?

R- Peut-être notre comptable peut se souvenir d'un cas, mais je me souviens pas de jamais en avoir entendu parler.

Q- J'ai pris connaissance de la pièce Exhibit 774, je crois qui sont...copie des Minutes de diverses assemblées et j'ai lu à un endroit qu'il avait été question de demander un votre secret sur la question de la Corporation, vous souvenez-vous de ça?

R- Oui.

Q- Est-ce qu'un vote secret a été tenu&

R- Je ne pourrais pas l'affirmer, je sais que la question est venue devant l'assemblée



générale et qu'un vote a été pris sur cette question dans les Minutes probablement que vous pourriez voir si oui ou non.

Q- Ca n'apparaît pas dans les Minutes, peut-être que votre secrétaire?

R- Je me souviens pas que le vote secret ait été pris.

Q- Il apparaît dans les Minutes que Me Gérin-Lajoie se serait rendu à l'assemblée pour expliquer comment la Corporation fonctionnerait, et expliquer les règlements de la Corporation?

R- Oui monsieur.

Q- C'est exact?

R- Oui monsieur.

Q- Parmi toutes les explications qu'il a donné, est-ce qu'il a traité de la formule de demande d'adhésion?

R- Oui certainement, il a expliqué aux membres de quelle manière il procèderait.

Q- Maintenant est-ce qu'il a expliqué aux membres le texte de la formule d'adhésion?

R- Je me souviens pas si le texte a été amené.

Q- Est-ce qu'il a expliqué aux membres pourquoi la société continuerait à être existante paralellement à la Corporation?

R- Je ne sais pas, si ça été discusté en assemblée générale, je ne pourrais pas le dire si ça été discuté dans une assemblée générale.

Q- Est-ce qu'il en a été discuté en



aucun moment avec les directeurs de la société?
R- Oui, nous avons une fois en autre je crois, nous avons discuté pour voir si nous devions abolir la société ou la maintenir et l'opinion générale était de continuer la société jusqu'à son expiration.
Q- Quel a été le motif à l'appui de cette décision là?
R- Bien c'est parce qu'il y avait des gens qui étaient pas dans notre Corporation, alors on ne pouvait pas les priver de leur organisation et on apprécierait de garder la société.
Q- Mais à ce moment là, est-ce que la Corporation était formée?
R- Oui monsieur.
Q- Mais ce texte là a été préparé avant la formation de la Corporation?
R- Le texte?
Q- De la demande d'adhésion?
R- Oui, certainement il a été préparé avant, mais la discussion sur ça, sur...si oui ou non nous devions abolir la société est venu par après.
Q- Mais le texte de demande d'adhésion qui est produit sous la cote Exhibit 772, fut mentionné dès l'abrogation ou l'annulation de l'acte de société?
R- Plutôt oui.
Q- Et ce texte donne autorité au bureau de direction de la Corporation de prendre



des procédures en liquidation quand le bureau le jugera nécessaire?

R- Oui certainement, c'est vrai puis quand des directeurs jugeront à propos de le faire, oui ou non selon leur jugement qui abolira le contrat dela société.

Q- Puis, pensez-vous que ceci a été inscrit dans la demande d'adhésion dont il a été question à un moment donné avant la formation de la Corporation?

R- Je m'en souviens pas, franchement, je sais qu'à l'assemblée générale, la discussion peut avoir eu lieu, mais je ne sais pas, il s'est passé tellement de choses que je ne m'en souviens pas.

Q- Peut-être devrions -nous assigner Me Gérin Lajoie, étiez-vous l'un des officiers de la Corporation de l'accession des pilotes demeurant à Montréal?

R- Oui.

Q- Pourriez-vous nous dire ce qui a motivé la décision des pilotes de la circonscription de Montréal, si nécessaire?

R- Bien la décision a été .... nous on était plus ou moins forcé, nous avions essayé d'augmenter notre nombre depuis quelques années et sans résultat.

Q- Depuis combien d'années?

R- Nous nous sommes fait prendre à l'après guerre, nous étion s pas préparés



pour une augmentation subite de trafic, et qu'est-ce qui arrivait, nous n'avions pas assez de pilotes pour faire deux ouvrages, et seize pilotes dans le port, je comprends que dans le temps, il y avait peut-être pas autant d'ouvrage, mais, demandez-les services de huit ou dix pilotes presque tout le temps la nuit, alors il est venu à un moment donné que nous ne pouvions plus faire l'ouvrage par manque de personnel.

Q- Est-ce que vous auriez pas pu nommer des pilotes pour la circonscription de Montréal, et continuer comme vous étiez auparavant?

R- Vous voulez dire prendre des gens et les garder avec nous à la même organisation?

Q- Oui?

R- Certainement, et ça été une erreur de notre part.

Q- Ca été une erreur de votre part?

R- Oui.

Q- Vous avez dit que vous manquiez de pilotes, est-ce que vous avez demandé au Ministère de nommer des apprentis, des pilotes?

R- Oui on a fait plusieurs demandes auprès des autorités de la Shipping Fédération et nous sommes allés en 1955 , je crois, en 1954.

Q- Maintenant, est-ce que ça c'est fait par écrit ou verbalement?

R- Nous avons certainement des écrits pour ces demandes là.



Q- Est-ce que vous pourriez vérifier dans vos dossiers, la correspondance qui a été échangée avec qui que ce soit, soit le Ministère des Transports, ou la Shipping Fédération concernant l'augmentation du nombre de pilotes depuis la guerre, disons depuis 1955 ou 1954, si vous voulez?

R- Oui très bien.

Q- Est-ce que la période de temps requise pour l'entrainement du personnel comme pilote sur le Fleuve et comme pilote dans le port de Montréal est la même?

R- Non.

Q- Est-ce que la décision de créer une section de pilote demeurant à Montréal, n'a pas été influéncée d'après vous par la longueur de la période d'entrainement nécessaire?

R- Non, non, la plus grosse chose a été le manque de personne, comme je l'ai dit, si nous avions eu assez d'hommes à notre disposition, nous aurions peut-être pu en prendre de notre groupe et les laisser là dans le port pour faire l'ouvrage.

Q- Maintenant dans un autre ordre d'idée, votre comptable va venir déposer le bilan?

R- Oui monsieur.

Q- Est-ce que vous étiez au courant de l'article 22 du règlement général de la circonscription de Montréal, quant au pilotage



durant la saison d'hiver, c'est-à-dire du 1 décembre au 8 décembre?

R— Du 1 décembre au 8 avril?

Q- Est-ce que vous avez reçu des plaintes quelconques de vos membres sur l'application, la mise en vigueur de ce système là, durant le mois de décembre?

R- Pas à ma connaissance.

Q- Vous n'avez pas reçu de plaite à l'effet qu'au début de décembre le volume de circulation maritime était tel que, tous les pilotes , tous les navires n'avaient pas deux pilotes à leur bord, et que ce qui arrivait, c'est quele navire le plus rapide se présentait à la section de pilotage le premier, et étant plus rapide, le meilleur navire avait deux pilotes, tandis que le navire qui avait moins de confort ou de possibilité à bord se présentait après n'avait qu'un seul pilote?

R- Oui, nous avons eu des plaintes de nos membres à ce sujet là, et nous essayons toujours de corriger autant que possible toutes ces lacunes, mais avec le peu d'information que nous recevions, des propriétaires de navires pour leur départ, c'est assez difficile d'appointer notre monde pour que tout soit bien balancé.

Q- Ne croyez-vous pas que puisqu' un seul pilote fait réellement le pilotage en décembre, ne croyez-vous pas que la règle devrait être amendée pour qu'au moins au début de décembr e



les navires ne soient obligés de prendre qu'un pilote?

R- Non monsieur, je crois que les pilotes désirent donner du service et nous préférons nous sacrifier pour un voyage et en prendre deux pour faire l'Ouvrage, s'il y a des cas de retarder le navire, parce que je crois qu'il est absolument nécessaire d'avoir deux hommes à bord.

Q- Pourquoi monsieur Hamelin?

R- Pour toutes sortes de raisons, vous savez, vous pouvez être obligé d'ancrer et de passer des heures sur la passerelle pour surveiller votre navire, et il y a pas un officier qui est capable de dire si son navire tient en place dans les glaces, voyez-vous oun pilote seul sur le navire qui passe vingt à vingt-quatre heures seul sur la passerelle, avec quelqu'un qui s'occupe de ça, vous direz que c'est voyage de trop, mais si vous êtes deux, vous pouvez vous remplacer et aller vous réchauffer.

Q- Oui, c'est très bien monsieur Hamelin, vous pouvez vous trouver à bord d'un navire si vous n'avez pas toute la coopération requise de la part des membres de l'équipage, maintenant, et on a la preuve où vous avez la pleine et entière coopération et il y a le commandant qui est sur lapasserelle, et les officiers de corps où sont aussi sur la passerelle, vous avez voyagé et il y a des quartiers maîtres aussi, est-ce que



sur ces navires là, vous auriez pas une différence à faire?

R- Non, je crois que non, monsieur, et je vais vous donner un expmple, moi même ça m'est arrivé en 1955 ou 1956, je montais dans la neige avec un navire et j'ai été obligé d'ancrer à peu près à deux ou trois milles en haut du pont de Québec , dans la neige on ne voyait plus rien.

Q- A ce moment là, le district était pas subdivisé?

R- Non, je me suis ancré et la température était comme neigeuse et nous empêchait de voir durant la nuit, tout d'un coup l'officier vient me réveiller vers cinq heures le matin et me dit:"La navire drague" je descendais, je monte sur la passerelle, de suite j'arrive en haut et ça faisait longtemps que le navire avait dragué s'il y avait eu un pilote sur la passerelle, je suis certain que s'il y avait eu un autre pilote sur la passerelle, ça serait certainement pas arrivé.

Q- Maintenant, si vous voulez parler de prendre votre expérience pendant l'hiver dernier, vous est-il arrivé d'être retenu à bord d'un navire par mauvaise température, alors que le transit était commencé?

R- L'hiver dernier?

PAR M^E MARC LALONDE:

\- Est-ce que mon confère:2"Par retenu à bord d'un navire" est-



ce que mon confrère veut dire un long délais ou si le navire avait été forcé d'ancrer et il a retenu à bord du navire, ça peut avoir bien des significa- tions au sens technique, avez-vous jugé une déten- tion ou ce qu'on appelle retenu ou détention à bord d'un navire durant la saison d'hiver?

PAR LE PRESIDENT:

Q- Vous pourriez préciser?

PAR Me MAURICE JACQUES:

Q- Justement, je ne voudrais pas préciser ma question, je veux laisser au té- moin toute la lastitude pour citer les exemples qu'il veut , puis cependant, je vais la reposer. Est-ce que l'hiver dernier, est-ce qu'il vous est arrivé, à vous de voi r votre transit interrompu par suite de la température?

R- Non, je ne croys pas l'hiver dernier, parce qu'une des raisons principales, c'est que j'ai fait seulement un voyage dans tout l'hiver.

Q- Alors en 1960, nous sommes à l'hiver 1962-1963, maintenant l'hiver 1961-1962

R- J'ai été obligé, l'année d'a- vant, je me suis trouvé à être pris dans des bat- tures de glace et j'ai été obligé de retrouner et de revenir à deux occasions.

Q- A deux occasions, et l'hiver dernier lui?

R- Non.

Q- En 1961-1962, c'était quel mois ça?



R- Dans le mois de février, je pense.

PAR LE PRESIDENT:

\- Dans le mois de février et au mois de décembre?

R_ Au mois de décembre, je me souviens pas, je serais en peine de vous dire.

PAR Me MAURICE JACQUES:

Q- En ensuite l'hiver 1960-1961?

R- Là je ne sais pas trop, ces cas là se présentent surtout au commencement, au mois de décembre avant de partir, c'est précisément surtout dans ce temps là que ça se présente et dans le moment de la débâcle.

Q- Alors si vous voulez durant deux périodes de l'année, ?

R- Je m'en souviens pas, non monsieur, je ne suis pas capable de me souvenir de cas spéciaux.

Q- Etiez-vous officier de la corporation, des pilotes lors de l'arrêt de travail en 1962?

R- Oui en 1962, j'étais...je vais vérifier,..oui j'étais directeur.

Q- Pourriez-vous nous résumer les données de cet arrêt de travail, quant à la Corporation de Montréal, si vous aviez des griefs précis à ce moment là, contre les armateurs ou le Ministère des transports?

R- Bien je crois qu'il était ques-



tion dans le temps là, d'augmenter notre nombre et ça été la grosse question, ce que nous ne voulions pas du tout être obligé de participer à l'administration de certains services qui sont donnés aux navires et nous ne croyions pas que c'était de notre domaine de payer pour ces services là.

Q- Par exemple est-ce que que c'était les quatre et demi pour cent qui s'appliquait à Québec?

R- Oui.

Q- Il s'appliquait à Montréal aussi?

R- Ca s'appliquait partout, et ça s'appliquait à St-Jean- Nouveau Brunswick , à Québec, certain, ça s'appliquait à tout le Canada, il y avait d'exception.

Q- Sans exception?

R- Non.

Q- Est-ce que vous avez été avisé par le Ministère que cette retenue de sept pour cent s'appliquerait à circonscription de Montréal?

R- S'il était logique de le faire pour Québec il était logique pour le Département de la trésorie, de le faire chez nous aussi.

Q- Je voudrais savoir si vous aviez appris ça disons officiellement?

R- Non pas.

Q- Ou même officieusement?

R- Non pas, nous avons vu les



lettres que les autres districts avaient reçues.
Q- C'était compris que vous ayiez... que l'on fasse la même chose à votre égard?
R- Oui.
Q- A part ce grief, y avait-il autre chose qui est motivé, la convocation des assemblées géh érales, vous savez quelle assemblée je parle, ces trois rapports?
R- Il y avait deux questions là.
Q- Je n'en ai saisi qu'une, c'était que quatre et demi pour cent, et l'autre quelle est-elle?
R- L'augmentation du nombre de pilote aussi.
Q- Vous demandiez une augmentation du nombre depilotes,
R- Oui.
Q- Combien de pilotes demandiez-vous en surplus?
R- Quatre.
Q- Ca faisait combien de temps que vous demandiez quatre pilotesà ce moment là?
R- Je m'en souvienspas, combien ça faisait de temps qu'on demandait quatre pilotes à ce moment là.
Q- Pourriez-vous vérifier pour savoir si ça faisait un an, deux ans, ou trois ans?
R- Ca pouvait faire un an.
Q- Un an que vous demandiez quatre pilotes additionnels?



R- Oui monsieur.

PAR Me MARC LALONDE:

- Votre Seigneurie, on m'informe qu'une lettre a été envoyée à toutes les corporations au cours de 1961, concernant l'utilisation d'une partie des revenus des pilotes pour les affecter aux frais d'administration dans des circonscriptions et je produirai un exemplaire et une copie d'exemplaire qui a été envoyée à la circonscription de Montréal un peu plus tard?

PAR LE PRESIDENT:

Très bien, ça complètera la preuve.

PAR Me MARC LALONDE:

Je puis verser ça d'ailleurs immédiatement, étant donné que c'est notre dossier.

PAR Me MAURICE JACQUES:

Ce matin mon confrère a attiré notre attention sur une demande, les officiers du Ministère du transport et nous avons vérifié dans notre dossier pour vérifier si cette lettre là avait été envoyée aux pilotes de la circonscription de Montréal.

PAR Me MARC LALONDE:

Vous pourriez en même temps sortir la lettre qui a été en-



voyée aux autres circonscriptions du Fleuve St-Laurent, on m'informe que chaque circonscription en a reçue une.

PAR LE PRESIDENT:

Voici, quand nous en serons là, un peu plus tard, nous apprécierions celà, afin de com0 prendre qu'est-ce qui s'est passé.

PAR Me MAURICE JACQUES:

Et je suggèrerais, qu'on donne une cote immédiatement à cette, qu'on réserve une cote pour cette correspondance.

PAR Me MARC LALONDE:

On m'informe que les pilotes avaient reçu une lettre de l' Honorable...les dossiers du Ministère doßvent comprendre une lettre à l'adresse de chacun des principaux districts pour le moins.

PAR LE PRESIDENT:

A moins que vous gardiez ça pour l'audience à Ottawa et qu'on les fasse produire en même temps.

PAR Me MAURICE JACQUES:

Ce serait peut-être préférable.



PAR LE PRESIDENT:

Très bien, on a ici une note dans le dossier, à savoir que ça été soulevé.

PAR Me MAURICE JACQUES:

Q- Plus tard à l'exception de cette plainte que l'on déduise une certaine somme de vos revenus, et à l'exception de votre grief quant à l'augmentation du nombre de pilotes, est0ce que les assemblées qui ont étéconvoquées par la Corporation, avaient pour but de supporter l'arrêt de travail des pilotes de Québec qui étaient directement concernés et qui à cette date suivant les dossiers avaient reçu la lettre, leur disant la manière qu'o n était pour leur déduire le quatre et demi pour cent?

R- Oui, les groupements se sont tenus les uns les autres parce que ça affectait tout le monde, c'était pour affecter tout le monde.

Q- Celà aussi donnait une certaine portée que de supporter vos collègues de Québec?

R- Les supporter, les intéresser, parce qu'à un moment donné c'était eux là qui passaient et dans quelque temps, celà aurait été nous, et c'était de les supporter et on aurait été largement compensé.

Q- Estce que votre Corporation ou antérieurement, l'association ont déjà discu-



té de la possibilité d'adopter un règlement de navigation?
R- Je ne comprends pas qu'est-ce que vous voulez dire?
Q- Adopté une règle qui par exemple serait à l'effet que les pilotes exigeraient qu'il y est, je n'ai pas l'explacation préciser, mais un nombre régulier de clairance par exemple en partant de Trois-Rivières?
R- Oui nous l'avons discuté à plusieurs occasions et il y a deux ans ou trois ans, je me souviens pas, à notre corporation et nos délégués à la convention du Canadian Merchant Service Guild, et par l'entremise de monsieur Langlois nous avons fait une demande à Ottawa pour mettre la chose en pratique dans le district de Montréal
Q- Est-ce que vous auriez discuté de d'autres recommandations de la navigation dans le Fleuve ou qui s'imposaient dans le Fleuve?
R- Ca se peut, à différentes occasions, qu'on discuté de problème de trafic.
Q- Est-ce qu'il y a une règle précise d'adoptée dans certains cas?
R- Bien, il en a existé des règlements comme hier, monsieur Brisset a demandé lui aussi pour un certain règlement concernant les navires, etc.
Q- Est-ce qu'il y a eu des règle-



d'adoptés par ordre en conseil?
R- Oui monsieur.
Q- Je parle de règlements adoptés par les pilotes qui règleraient la conduite des pilotes, sans nécessairement lier tout le pilotage le long du Fleuve?
R- Oui, notre règlement à nous de:"Dispatching" c'est ça que vous voulez dire.
Q- En fait, je vais vous donner une règle qui a été adoptée pour New Westminster en Colombie Britanique à l'effet que la navire dont la super structure est complètement à l'arrière ne serait pas piloté à certainsendroits, à certaines heures de la journée et ne serait paspiloté du tout s'ils excèdent telle longueur.
R- Nous en avons discuté de ce problème là, mais nohs avons rien mis de ces suggestions à exécution, à l'exception, excepté qu'après la guerre, nous avons mis un règlement, il était en force quelques temps, pour les porte-avions et les porte-avions qui venaient charger au quai ici, on exigeait deux pilotes à bord.
Q- Vous passez ça pour la première fois à la ommission d'étude pour parler des porte-avions, et voulez-vous expliquer, vous voulez expliquer qu'est-ce qu'il s'agissait?
R- Nous avions fait comprendre que c'étaient des navires de di x mille tonnes et que ça fait plus long de "landing".
Q- Des plates-formes?



ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

R- Des plates-formes dessus et c'étaient des "freighters" de dix mille tonnes et il était nécessaire , mais je me souviens pas de leur nom, il y en avait quatre ou cinq qui venaient à Montréal charger au quai après la guerre parcequ'on manquait de "freighter"et c'était assez compliqué de les piloter dans les rivières surtout, pour le départ des quais et l'accostage. et le pilote qui était sur la brèche avait de la difficulté à juger de la distance qu'il y avait on exisgeait deux pilotes à bord de ces navires là, et les autorités et la Shipping Fédération les avait accordés.

Q- IL s'agissait enfin de mesures d'urgence durant la guerre pour transporter de la marchandise et aussi cette mesure était demandée pour aider à promovoir la protection des navires dans des convois, il s'agissait de navires marchands équipés de plates-formes permettant à un avion de quitter le navire et d'atterrir sans encombre et je crois qu'il y en a eu plusieurs qui ont voyagé régulièrement entre l'Angleterre et le Canada et que leur nom commençaient toujours par :"Empire"?

R- Oui.

Q- Voudriez-vous, si ce n'est pas déjà fait produire le Minutes des assemblées de direction et des assemblées de membres de la Corporation relatives à l'arrêt de travail de 1962 y compris les avis ...y compris des avis de con-



vocations envoyés et à qui ça été envoyé?

R- Très bien.

Q- Ca n'a pas été envoyé à tous les pilotes?

PAR M^E MARC LALONDE:

Ca été envoyé à tout le monde.

PAR Me MAURICE JACQUES:

Nous verrons sur l'avis.

PAR LE PRESIDENT:

Donnez-vous une cote immédiatement?

PAR Me MAURICEJAQUES:

Q- Oui l'Exhibit 780, Minutes... procès-verbaux des assemblées des directeurs et des membres en rapport avec l'arrêt de travail du 6 avril 1962, y compris copie de l'avis de convocation de ces assemblées et une indication des personnes à qui les avis de convocation ont été expéOdiés; Dans votre mémoire, vous demandez que l'on élimine la limitation du tonnage pour les taux?

R- Quinze mille tonnes.

Q- Pardon?

R- Les navires au-dessus de quinze mille tonnes.

Q- Ca c'est pourquoi?

R- C'est parceque nous croyons qu'il est logique d'avoir une limitation, dlailleurs il y a une erreur, si on peut la corriger, j'ai dit qu'il y avait eu une plainte ou deux dans notre dis-



trict et il y en a pas eues, j'ai cherché ce matin et il y en a pas eues, mais je crois qu'un navire dont la charge est de quinze mille tonnes, nettes nous croyons qu'un navire qui chargeplus de quinze mille tonnes, doit payer des droits de pilotage pour passer sur son tonnage, tel qu'il est.

Q- Pourquoi?

R- Parce qu'un navire plus il est gros, plus ses revenus sont hauts, alors nécessairement, il devrait payer selon ça, c'esttoujours...

Q- Est-ce qu'il y a une différence dans les difficultés pour piloter un navire de fort tonnage et un navire de moindre etonnage?

R- Quelques fois, oui, des fois c'est le petit, mais la grosseur du navire, vous avez beaucoup plus de difficulté.

Q- Est-ce qu'en règle générale l'on pourrait dire que plus haut est le navire, plus difficile est le travail?

R- Normalement oui, surtout dans des cas de "dredgage" et ensuite même manoeuvrer le long des quais.

Q_ Vous nous avez dit hier que vous faisiez certains reproches au Ministère des Transports et vous avez mentionné trois cas: La discipline, la lenteur des décisions, le manque de personnel à Trois-Rivières; voulez-vous préciser les reproches que vous faites au Ministère quant à la discipline?



R- Bien dans les questions des cas de discipline, qui devaient,...dont les département devait sévir, parce que notre corps a très bien fait, et je ne peux pas qu'on dise que notre corps n'est pas bien discipliné, il est très bien discipliné, mais il y a toujours quelques gars qui auraient besoin dêtre memis à leur place et je crois que sur cette question là, les autorités ne sont pas assez sévères.

Q- Pourriez-vous préciser certains cas, certains incidents sans mentionner le nom du pilote?

R- Bien il y a dans des occasions des gens qui ne sont jamais à l'heure, qui ne sont jamais trouvables quand vient le temps d'avoir besoin de leur service et ça en prend d'autres pour être obligé de les remplacer tout le temps, et ce sont des choses qui se répètent continuellement, et je crois que ça affecte le service et l'autorité devrait sévir contre ces gens là.

Q- Si je comprends bien vous avez parmi vos gens des retardataires habituels?

R- Oui nous avons...notre Corporation a un système de discipline ni plus ni moins et ces gens ne se tiennent pas alentour, ils ne se tiennent pas avec le même nombre de tour que les autres, ils perdrent leur revenu et par contre il y a un ordre de discipline qui devrait être appliqué en plus de celà.



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

Q— Vous êtes vous plaint alors à l'autorité administratvive?
R- Oui vous pouvez vous informer, et nous pouvons vous donner les noms si vous voulez de ces officiers là, et nous nous sommes plaints à plusieurs occasions.
Q- Vouso êtes-vous plaints par écrit ou verbalement?
R- Nous devons avoir des écrits aussis, mais c'est surtout verbalement.
Q- Pourriez-vous vérifier dans vos dossiers et déterminer si vous avez des records de vos plaintes, que vos plaintes soient verbales, il y a peut-être des recards pour telle date, si on peut me dire telle sujet, ou si vous en avez connaissance, voudriez-vous me le dire en vous servant de vos dossiers?
R- Oui, nous avons déjà suggéré de suspendre un membre pour un an, et rien n'a été fait.
Q- Pourriez-vous apporter votre dossier concernant cette suspension?
R- Bien c'était un comité qui a été aboli, c'était un comité concernant la discipline et c'est pas nous qui avions les minutes de ces dossiers là, c'est le capitaine Gendron et .e Capitaine Jones.
Q_ Maintenant quant à la discipline, est-ce que c'est le seul reproche que vous aviez à faire au Ministère?



R- Oui.

Q- Quant à la lenteur dans les décisions, pourriez-vous préciser?

R- Préciser, il y a bien des questions qui ont été amenées, je m'en souviens pas, ça peut-être venu et je peux avoir eu des réponses.

Q- Pourriez-vous nous donner des...au moins des exemples ou nous donner des cas de vos reproches au Ministère?

R- Bien il y a actuellement, nos demandes, nous avons demandé notre Corporation dans les premiers jours d'enquête je crois.

Q- En 1963?

R- Oui , la lettre a été envoyée le 4 octobre , d'augmenter le tonnage dela classe B et nous sommes rendus au mois de novembre et nous n'avons rien encore reçu, et apparamment ça va prendre encore un mois, peut-être plus avant.

Q- Est-ce quevous avez reçu un accusé réception de votre lettre?

R- Oui.

Q- Et qu'est-ce qu'on vous disait?

R- C'est que notre lettre est arrivé au Sous-Ministre et après ça, elle est revenue au Département et le Département l'a envoyée au Ministère, je ne sais pas trop si c'est pas allé au un autre Département.



Q- Vous a t-on parlé d'un ordre en conseil?

R- Oui.

Q- On doit vous dire ça en résumé?

R- Oui.

Q- La lettre a été envoyée le 4 octobre?

R- Oui.

Q- Et elle a ...

PAR Me MARC LALONDE:

Afin de facilitér le travail de la Commission et de ne pas retarder indument la séance je ne sais pas si je proposais de préparer une liste d'un certain nombres de difficultés et d'incidents ou de demandes qui ont été faites de dire les dates et de donner toutes les réponses qu'on a reçues du Ministère, et c'est d'ailleurs dans la nature de ces réponses qu'on pourra faire le relevé de cette lettre et de tous ces incidents qu'on a.

PAR LE PRESIDENT:

Ce serait bien, et je désirerais qu'à l'enquête à Ottawa voir l'autre côté de la médail-



le là-bas, et voir si c'est normal ou pas normal, et de voir pourquoi comme vous le savez, même devant les Cours de Justice, de pouvoir rendre des décisions, sur certains p oints, alors nous allons pouvoir savoir qu'est-cequi en est, et avant d'avoir un juge0 ment, il faut tenir compte de toutes sortes de facteurs, et à cet occasion on pourra alors compléter.

PAR Me MARC LALONDE:
Alorsje produisai devant cette Commission une liste d'incidents.

PAR Me MAURICE JACQUES:
Evidemment àla lecture on comprendra qu'est-ce qui en est naturellement et qu'il y a toutes sortes de problèmes.

PAR Me MARC LALONDE:
I: y a des problèmes de nature personnelle aussi.

PAR LE PRESIDENT:
Alors nous pourrons nous servir de ça et compléter notre enquête à Ottawa.

PAR Me MAURICE JACQUES:



Q- Votre Comité de Discipline fonctionne t-il?
R- Non.
Q- Le règlement n'a pas été en vigueur?
R- PAR LE PRESIDENT:
Je suppose que dans ce règlement là, comme à Québec, il y a des articles du règlement et évidement qui ne soht pas en vigueur à moins que cette article soit promulguée.
PAR Me MARC LALONDE:
Oui, Votre Seigneurie.
PAR Me MAURICE JACQUES:
Q_ Maintenant, monsieur Hamelin, une dernière question, ça ne relève pas directement de l'examen en chef, mais tout de même, j'aimerais vous la poser, vous avez eu l'expérience dans tout le District de Québe c et de MOntréal en fait?
R- Oui monsieur.
Q- Pendant plusieurs années, pouvez-vous me dire si la circulation maritime pput entre Québec et Montréal, être arrêtée complètement à la suite d'échouement ou à la suite d'accidentoù un navire subirait un accident, est-ce qu'il y a des endroits pareils à ça?
R- Oui monsieur . plusieurs.
Q- Pouvez-vous me les indiquer,



s'il vous-plaît?

R- Prenons...

PAR Me MARC LALONDE:

Un instant, mon confrère sort de sa carte, j'aimerais attirer votre attention, sur le fait la revision du règlement de 1961 ne comprote pas le comité discipline quand l'application du règlement a été faite, et étant donné que la corporation avait décidé de ne pas mettre ce règlement en vigueur, et de toutes façons, on a décidé d'abroger cette partie du règlement, et de ne pas la reproduire dans l'impression des règlements, maintenant antérieurement à 1961, la situation était telle que vous l'avez mentionnée, c'est-à-dire il y avait des closes disons de cette partie du règlement qui demeuraient en vigueur.

PAR LE PRESIDENT:

Le règlement avait des différents dans certains cas, en ce qui a rapport à ce règlement, mais il était pas en applica-



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

tion, il était pas en vigueur, et nous allons décider qu'est-ce qui était abroger étant donné que c'est pas en vigueur.

par me MARC LALONDE:

Exactement.

PAR Me MAURICE JACQUES:

Q- Je vous montre ici une carte du ministère des transports:"St-Lawrence Chanel Between Montréal and Québec" qui couvre tout votre District?

PAR LE PRESIDENT:

Je crois que cette carte a déjà été produite comme pièce.

PAR Me MAURICE JACQUES:

Oui Votre Seigneurie, mais je me souviens pas du numéro de la pièce?

PAR LE PRESIDENT:

C'est monsieur Lang dans son témoignage qui a produit cette pièce là.

PAR Me MAURICE JACQUES:

Q- Maintenant en commençant par Montréal, voulez-vous m'indiquer les endroits où un naviré échoué ou un navire qui a sombré pourrait interrompre complètement la circulaiton maritime?

R- Dans le port de Montréal, je ne veux pas faire de commantaide, ici parce qu'il a eu beaucoup de changement depuis que nous avons



laissé le port. Alors je ne m'attarderai pas trop trop à dire si oui ou non , un navire, un grand navire pourrait fermer la circulation, mais dansle chenal de l'Ile aux Vaches, à partir de la table du courant, à aller jusqu'au cap St-Michel, on peut facilement avoir un navire , un grand navire s'il s'échouait à travers pourrait fermer la navigation.

Q- Complètement ou partiellement

R- Complètement et je suis positif, si c'est un navire de sept ou huit cents pieds.

Q- Si c'est un navire de sept ou huit cents pieds parce que vous appelez ça un grand navire?

R- Oui, maintenant du Cap St-Michel à aller à Ile Bouchard, ça pourrait arriver aussi dans le chenal de Contrecoeur en descendant dans le chenal de Contrecoeur aujourd'hui le chenal est large à huit cents pieds, mais tout de même ça dépendrait de la manière que le navire pourrait s'échouer et il y a beaucoup d'endroits comme le Lac St-Pierre, peut-être qui est un peu moins dangereux parce que le Fleuve est toujours ouvert, soit d'un côté ou de l'autre, après ça en bas de Trois-Rivières, à partir des battures de Batiscan à aller à Grondines si un grand navire s'échouait là dans le chenal se serait impossible de passer.

Q- Au meilleur de vos souvenirs est-il déjà arrivé que la circulation maritime est été interrompue entre Québec et Montréal, à la suite d'échouement?



ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

R- On en a eu un dans le port de Montréal, ici, un navire qui a été coulé au large du numéro 3.

PAR Me MARC LALONDE:
Je pense que je vais vous interrompre, vous avez déjà en preuve cet évènement là dans le port de Montréal, mais à l'exclusion du port de Montréal, n'est-ce pas?

PAR Me MAURICE JACQUES:
Le témoin est en mesure sur ce fait, il était pilote à l'époque dans cette circonscription, et je crois qu'on devrait lui permettre de témoigner à ce sujet.

PAR LE JUGE:
S'il peut jeter quelques lumières.

PAR Me MAURICE JACQUES:
Ecoutez, il dit qu'il a déjà eu la preuve que c'était déjà arrivé, et que ça déjà été mentionné lors de la première audience de Montréal, on est pas pour empêcher le témoin de parler.

PAR LE PRESIDENT:
Si le témoin a quelque chose



à ajouter sur ça , il peut le faire.

R- Si la Commission est éclairée, j'aimerais mieux ne pas revenir sur la question, d'ailleurs j'étais pas dans le port effectivement à ces périodes là, et le Président du Port de Montréal, serait beaucoup plus en mesure de vous donner les détails.

PAR Me MAURICE JACQUES:

Q- Au cours de vos années d'apprentissage et de pilotage, est-ce qu'il vous a été donné de voir la circulation interrompue?

R- Je me souviens pas trop, pas par un navire qui aurait fermé le chenal, mais il faut dire que le longueur des navires et le tonnage des navires dans ce temps là, étaient pas les mêmes qu'aujourd'hui et même si en augmentant le chenal, la largeur du chenal et la profondeur, la différence entre ça et l'augmentation du tonnage des navires ne se comparent là, les navires sont beaucoup plus gros que l'augementation de la largeur du chenal.

Q- Merci, monsieur Hamelin.

PAR LE PRESIDENT:

La pièce dont le témoin s'est servie a été produite comme Exhibit 486.

PAR Me MAURICE JACQUES:

Merci Votre Seigneurie.



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

PAR Me JEAN BRISSET:

Q- Si j'ai bien compris, monsieur Hamelin...

PAR Me MAURICE JACQUES:

Q- Je m'excuse, monsieur le Président, excusez, je veux dire, monsieur Brisset, mais malheureusement, on a oublié un problème très important, et voulez-vous monsieur Hamelin, indiquer sur la carte 446, qui a été produite comme Exhibit -446, qui est la carte 1336, soit de Champlain au Lac St-Pierre, l'endroit où le fameux pont de Trois-Rivières serait construit et aussi les trauvaux qui seraient nécessaires pour permettre aux navires detourner à cet endroit là, au pont, pourriez-vous?

R- Voyez-vous, ici, l'endroit indiqué où ils vont construire le pont.

Q- La ligne noire sur l'exhibit 446?

R- Oui.

Q- Et où les bateaux tournent-ils?

R- Bien c'est ici que nous tournons en bas de ces boués là.

Q- En bas des boués 63C à 62C?

R- Oui.

Q- Jusqu'à la limite Sud de la section de mouillage défendu?

R- Oui c'est ça.

Q- Ici...et si le pont est construit vous aviez parlé qu'il serait...qu'il était ques-



tion de faire dégager pour augmenter le mouillage?

R- Oui, monsieur Lang nous a dit ...maintenant moi je ne veux pas...c'est probablement une suggestion qu'il faisait, elle était peut-être pas officielle, il nous a dit qu'il pourrait nous faire un bassin en partant...

Q- Voulez-vous l'indiquer au plomb sur l'Exhibit 446?

R- Il nous ferait un bassin à partir de la partie Ouest de la shed 20, la shed 20 à Trois-Rivières, en venant au Sud comme ça, et qui descendrait peut-être nous l'espérons au moins jusqu'à cette boué, là, jusqu'à la boué 53C.

Q- Indiquer au plomb sur l'Exhibit 446, alors si je comprends bien, ce que vous venez d'indiquer serait exactement en front de la ville de Trois Rivières, et en aval du site proposé pour le pont et non pas en amont?

R- Bien ça, maintenant pour compenser pour la perte de l'ancrage, ici, il nous a dit qu'il nous enlèverait cette langue...

Q- Voulez-vous l'indiquer au plomb s'il-vous-plaît?

R- Il nous enlèverait ça, ici, cette affaire là, ici, qui nous permettrait d'ancrer là, nos navires.

Q- Maintenant monsieur, si vous voulez, nous allons identifier ces divers endroits



au Sud du pont avec la lettre A , en situant où l'on ferait peut-être l'ancrage pour faire un tournage forcé, et un mouillage, indiquez par la lettre B le point d'ancrage que l'on ferait, et l'entrée du Lac St-Pierre est indiquée par la lettre C, et maintenant à quoi servirait cet endroit là, à l'entrée du Lac St-Pierre?

R- Voyez-vous, actuellement, il y a des fois 12 ou 13 navires d'ancrés ici.

Q- A l'endroit en amont du pont?

R- Oui, alors il pourrait se servir du courant pour rentrer le navires ici.

Q- A la sort ie du Lac-St-Pierre?

R- C'est ça.

Q- Est-ce que vous pourriez tourner aussi à la sortie du Lac St-Pierre?

R Oui, ça nous permettrait peut-être aussi des fois, s'il y avait des navires d'ancrés ici

Q- Au mouillage régulier?

R- On est pas capable de tourner là, on a eu beaucoup d'ennuis.

Q- Merci beaucoup monsieur.

PAR Me JEAN BRISSET:
Pour la Fédération des Armateurs du Canada.

Q- Monsieur Hamelin, si j'ai bien compris votre témoignage au sujet de la période depuis que vous êtes pilote, ou que vous avez été apprenti-pilote eut des obstructions entre Mont-



réal et Québec, des navires ou barques échoués à la suite d'un accident maritime?

R- Non, heureusement, je m'en souviens pas monsieur Brisset, peut-être que c'est arrivé, mais je m'en souviens pas.

Q- Il est arrivé cependant, un certain nombre d'accidents, disons depuis 1945 , mil neuf cent quarante-cinq, soit des échouements, soit des navires qui ont été coulés entre Montréal et Québec à la suite d'accidents maritimes?

R- Oui.

Q- Dans ce cas là, les pilotes ont reçu un avis n'est-ce pas , d'avoir à ralentir en passant près du navire échoué ou du navire dont l'épave était au fond de la rivière ?

R- Oui.

Q- C'est à peu près la façon dont la navigation a pu être avertie à la suite de ces accidents maritimes? Est-ce juste de dire ceci?

R- Oui, mais si je me souviens bien, la plupart des grandes compagnies qui ont un navire d'échoué avisent et disent s'il est en dehors du chenal et je crois que monsieur l'avocat nous a communiqué ce détail s'il s'agit d'un navire dans le chenal et aussi pour savoir à quel extrémité du chenal il peut être .

Q- Au Sujet de discipline maintenant, monsieur Hamelin, il a été question dans cette commision de deux incidents concernant le navire Throes-Carrier et un navire dont j'avais



le nom à ce moment là, êtes-vous au courant si depuis le Ministère a pris des mesures disciplinaires concernant le pilote concerné depuis les auditions que nous avons eues ici en mai dernier?

R- Oui monsieur.

Q- Quelle était la mesure disciplinaire prise?

R- Je crois que le monsieur en question est suspendu depuis je crois une semaine pour le restant de la saison.

PAR Me MARC LALONDE:

Q- On avait demandé de produire un rapport de la déclaration qui a été faite à ce sujet pour l'année mil neuf cent soixante et deux (1962)?

PAR LE PRESIDENT:

- C'était la pièce sept cent soixante et dix-neuf (779).

PAR Me MARC LALONDE:

Q- Sauriez-vous dire monsieur Hamelin, s'il s'agit vraiment d'un rapport de mil neuf cent soixante et deux (1962)?

R- Oui c'est bien le rapport, monsieur.

PAR LE PRESIDENT:

- Ca peut être annexé au rapport de mil neuf cent soixante et un (1961) déjà produit comme Exhibit sept cent soixante et dix-neuf (779), merci.



PAR Me MARC LALONDE:

Q- Il est déjà en preuve devant cette Commission, monsieur Hamelin, que le chenal dans votre circonscription ne mesure environ cinq cent cinquante (550) pieds, sur une distance d'environ cinquante (50) milles, et êtes-vous d'accord avec cette information qui a été faite par des témoins antérieurs?

R- Oui monsieur.

Q- Est-ce qu'il est possible qu'un navire s'échoue dans le chenal...s'échoue en travers du chenal?

R- Oui.

Q- Dans un tel cas, quelle est à votre avis la longueur minimum d'un navire qui réussirait à bloquer la navigation...à arrêter la navigation sur le St-Laurent, s'il s'échouait en travers du chenal?

R- Tout dépend de l'endroit où il va s'échouer, tout dépend de la profondeur d'eau, toutefois le navire ne pourrait pas sortir beaucoup du chenal et un navire de cette longueur là je croirais que ça prendrait un navire de six cents pieds (600), je crois bien qu'il fermerait la navigation.

Q- Si avec un chenal de cinq cent cinquante (550) pieds, on met un navire qui s'échoue de travers dans le chenal comme celà, ce serait nul pour des navires de cent (100), deux cents (200), troiscents (300) ou cinq cents (500)



pieds, est-ce qu'il réussirait à arrêter la navigation?

R- Comme je viens de vous le dire ça prendrait un navire de six cents (600) pieds et plus.

Q- Même avec iun chenal de cinq cent cinquante pieds (550)?

R- Oui, parce que on peut toujours réussir à le sortir et s'il y a quelque chose qui fait défaut, on peut toujours le sortir du chenal, on peut, peut-être gagner une centaine de pieds.

Q- Comme on a fait sand doute avec le Tritonica, c'est-à-dire qu'il y a absolument rien.

PAR LE PRESIDENT:

\- Je pense bien que le problème ne se présente pas là, parce que le chenal était beaucoup plus large.

PAR Me MARC LALONDE:

\- Il était beaucoup plus large, et merci Votre Seigneurie.

PAR LE PRESIDENT:

\- Est-ce que vous avez d'autres questions pour monsieur Hamelin?

PAR Me MARC LALONDE:

\- Non, je désirerais demander à monsieur Bernard Bélanger de venir devant cette commission.

LE TEMOIN NE DIT PLUS RIEN:



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

Je, soussigné, sténographe-officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques:

Chs.-André Bédard,
Sténographe-officiel.



CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S. Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le vingt et unième jour de novembre, mil neuf cent soixante et trois.

BERNARD BELANGER, pilote sur le St-Laurent, entre Montréal, et Trois-Rivières.

PAR Me MARC LALONDE:
Pour la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central.

Q- Voulez-vous donner votre âge à la Commission?
R- 48 ans.
Q- Depuis quand êtes-vous pilote pour la circonscription de Montréal?
R- Je suis pilote depuis douze (12) ans.
Q- Quelle classe de pilote êtes-vous actuellement?
R- Classe A.



Q- Monsieur Bélanger, je porte à votre attention deux (2) documents qui seraient intitulés:"Voici mes voyages pour 1961" et l'autre :"Voici mes voyages pour 1962)" pourriez-vous indiquer àla Commission, quelle est la nature de ces deux (2) documents, et tout d'abord est ce que ces documents ont été préparés par vous même?

R- Ces documents ont été préparés par moi-même, et j'oserais dire que c'est une de mes marottes, j'aime garder des rapports de mon ouvrage antérieur pour disons plus tard avoir quelque chose à regarder quand je serai à ma pension, et pour me rappeler des vieux souvenirs.

Q- Et pourriez-vous dire à la Commission, ce que sont ces documents?

R- Ca c'est le plan que je marque le temps que je suis ordonné, ou sé servé sur un bateau, le temps du départ, et le temps du voyage, et mon temps d'arrivée, la destination, et je les offerts à monsieur Lalonde, vu qu'il y avait enquête sur le pilotage, je lui ai offert les deux (2) dernières années qu'on avait fait.

Q- Est-ce que quelqu'un vous avait demandé de préparer ses documents en vue de la Commission?

R- Non, du tout, parce que j'en ai d'autres.

Q- Et est-ce que l'information qui



est contenue dans ces documents est exacte?

R- Les informations sont exactes et en plus à ma connaissance, j'oserais même pas me tricher moi-même.

Q- Je note que dans ces documents vous avez indiqué à différentes...chaque fois l'heure à laquelle vous avez eu l'appel, l'heure à laquelle vous êtes arrivé au navire, est-ce que vous inscriviez à chaque voyage, l'information que vous avez dans ces documents?

R- Les références que j'aie dans ces documents, je les ai prises normalement dans un petit livre scolaire que je transporte couramment sur moi, pour tenir compte des arrivées et des départs, etje crois aussi que ça apparaît sur ma carte de pilotage, et je pourrais y référer si on veut identifier la chose.

Q- Votre Seigneurie, je désirerais produire ces deux documents (2) intinulés:"Liste de voyages accomplis par le Pilote Bernard Bélanger pour les années 1961 et 1962" ces documents comprennent Votre Seigneurie dans chaque cas l'heure à laquelle on a appelé le pilote pour le mettre...l'affecter à un navire et l'heure à laquelle le pilote s'est rendu au navire, le moyen de transport, l'heure du départ, l'heure de l'arrivée à destination, et je crois qu'il s'agit d'informations qui seront extrêmement utiles à la Commission, quant aux travaux des autres pilotes et des décisions, n'est-ce pas?



PAR LE PRESIDENT:

- Ce sera produit sous la cote 781.

PAR Me MARC LALONDE:

Q- J'ai noté dans ces notes, monsieur Bélanger, qu'à l'occasion vous prenez le taxi pour vous transporter?

R- Le taxi est le moyen de transport le plus efficace pour arriver à l'heure à l'ouvrage. Le temps qu'on nous donne, il faut déduire sur ça, le temps qu'une personne est couchée, et qu'elle n'est pas présentement en position de partir, il faut qu'elle fasse un peu de toilette, s'habiller, ensuite où nous demeurons, et il y a aucun moyen de transport autre que le taxi qui pour permet d'arriver en temps.

Q- Est-ce que ça, c'est chargé au navire ou payé par vous même?

R- Ca c'est chargé, c'est payé par nous même.

Q- Je vous remercie, monsieur Bélanger.

PAR LE PRESIDENT:

Q- Est-ce que vous aimeriez avoir quelques minutes pour regarder le document avant de poser des questions?

PAR Me MAURICE JACQUES:

Procureur de la Commission:

Q- J'ai deux (2) ou trois (3) questions à poser, quitte à demander à cette Cour



de rappeler le témoin par après, mais le temps presse.

PAR LE PRESIDENT:

\- Très bien, pourriez-vous si possible, et je crois que vous voudriez pas garder le témoin trop longtemps, et à l'ajournement tout à l'heure, pour quelques minutes, vous pourriez regarder le document et dire après si vous avez besoin du témoin ou non.

PAR Me MAURICE JACQUES:

\- Très bien.

Q- Monsieur Bélanger, vous nous avez dit que dans votre record de voyage que vous avez noté l'heure à laquelle vous avez été appelé pour chaque voyage, est-ce l'heure à laquelle vous êtes appelé, est une heure qui est fixée suivant les règlements de la circonscription?

R- L'heure fixée, l'heure, c'est suivant le temps dans les ordres du règlement oui.

Q- Alors pour un voyage disons de Montréal à Trois-Rivières, combien de temps avant votre heure de départ sur le navire, devez-vous être appelé?

R- Ca peut varier d'une demi-heure à deux heures et il y a aussi le temps qu'il nous réverse des fois, que le temps des réverses se fait quatre (4), cinq (5) ou huit (8) heures d'avance, et on nous tient qui...sur le qui-vive et on nous empêche de faire tout autre chose pour é-



tre sur la demande lorsqu'il nous appelle, pour être certain après avoir été averti.

Q- Alors dans le cas du temps, vous avez tenu compte dans votre document que vous avez soumis à la Commission, est-ce que vous avez noté l'heure de réserve dans les cas où vous avez été réservé, disons sept (7) heures d'avance, ou huit (8) heures d'avance?

R- Oui, j'ai marqué tous les cas de réserve et les cas de notification pour me rendre à bord de tel ou tel navire.

Q- DAns quel cas particulier serez-vous réservé pour un navire?

R- On est réservé dans des cas particuliers pour des bateaux de classe A, ceci prévoyant des tonnages de sept mille (7000) et plus net.

Q- Dans les cas des navires de la classe A, vous devez être averti beaucoup plus longuement d'avance que dans le cas d'autre navire?

R- Oui, par rapport au nombre de pilotes qui est restreint par la liste et ça dépend aussi à ce qu'il y ait une entente monsieur qui fait parti de nos règlements.

Q- En d'autres termes , quand vous êtes réservé pour un navire de classe A, en étant appelé disons sept (7) heures d'avance pour ne devez pas prendre d'autre engagement sur un navire de classe B dans l'intervalle?



R— On ne peut pas prendre aucun engagement sur un navire ou n'importe quel cour comme on peut dire, parce qu'on est maintenant sous réserve pour un navire de classe A, et il y a pas personne qui sait l'heure de départ du navire comme tel, et il faut qu'on soit sur le qui-vive , près à partir sur un moment de notice.

Q- Maintenant vous nous avez dit que votre façon, ou plutôt que la façon la plus efficace pour vous rendre de votre demeure au navire que vous avez à piloter, était par taxi n'est-ce pas?

R- Oui.

Q- Dans votre rapport d'impôt sur le revenu, je comprends que vous avez droit à une certaine allocation pour dépenses, est-ce exact?

R- Très minime.

Q- Quel était-il le montant, est-ce que ce n'est pas($1500.00) quinze cents dollars?

R- Non, sur ça, je pourrais demander plutôt au comptable qui fait ma déduction d'impôt, parce que je m'occupe absolument de rien.

Q- Pouvez-vous dire quel est le montant de déduction que vous avez déduit pour vous en regardant l'année dernière?

PAR Me MARC LALONDE:

- Je crois que vous rentrez dans



des questions qui sont absolument personnelles, quand on demande ce qui concerne son rapport d'impôt, je n'ai pas d'objection que mon confrère questionne pour savoir les dépenses qu'ils ont encouru, mais je pense qu'il ne devrait pas mettre le témoin devant cette question, dans une situation qu'il est à référer ou qui est de nature à regarder le rapport d'impôt personnel, le secrétaire - trésorier de la Corporation pourrait donner l'information à savoir quelle est la proportion reconnue presqu'automatiquement et c'est possible qu'il soit au courant, mais je ne crois pas que mon confrère pourrait obtenir l'information ou tirer cette information du témoin, et je m'objecte à toute question concernant la teneur d'un rapport personnel d'impôt du témoin, et Votre Seigneurie, si mon confrère cherche à démontrer que ces dépenses là peuvent être réduites de son revenu à la fin de l'année et que ce soit consenti automatiquement, que ce sont des dépenses encourues par les pilotes au cours de leurs exercices et de leurs fonctions, que ce soit déductibles, si c'est ça que mon confrère chercher à mettre dans le dossier, je soutiens qu'on peut peut-être aller plus loin, quitte à lui demander effectivement ces dépenses l'an dernier, les dépenses effectivement faites l'an dernier, il peut très bien le faire, mais il ne se trouve à produire son rapport d'impôt, on ne peut pas demander au témoin d'ailleurs qu'est-ce qu'il met dans son



rapport d'impôt.

PAR Me JEAN BRISSET:

- C'est très bien.

PAR LE PRESIDENT:

- Vous avez une décision qui est très bien.

PAR Me JEAN BRISSET:

Pour la Fédération des Armateurs du Canada.

Q- Pouvez-vous direquelles ont été vos dépenses actuelles, en regard de vos fonctions depilote pour l'année mil neuf cent soixante et deux (1962) en regard des voyages évidemment qui sont notés dans les documents que vous produits?

R- En regard des voyages, je ne pourrais pas vous le dire comme ça, sans vérifier.

Q- Mais vous avez ces chiffres?

R- Oui les chiffres approximatifs et vous pouvez le figurer vous même d'après mon rapport, parce que c'est marqué à l'endroit du navire, le quai qu'il est arrivé, et où il y a eu départ, et je reste près de l'Hôpital Maisonneuve, vous pouvez figurer très facilement le coût que l e taxi peut charger pour le trajet, pour un tel trajet.

Q- Où demeurez-vous actuellement, quelle est votre adresse?

R- 6715 Lemay ou autrement dit,



l'Hôpital St-François Caburini se trouve sur la rue voisine et Saint-Zotique.

Q- Est-ce que vous donnez un comptes des dépenses que vous encourez pour taxi etc. ?

R- Je ne tiens pas compte des dépenses que j'encoure comme le taxi, etc. vous savez, je prends ma machine et c'est ma femme qui vient me mener, malgré que je me trouve pas à payer pour cette manière de transport, mais je calcule que ça devrait être compris comme tel, comme un taxi, les dépenses sont les mêmes, et il y a pas aucun moyen de transport, monsieur, qui me permet d'arriver en temps, sans retarder la nagigation, par ailleurs qu'une machine taxi, ou la mienne et ensuite, parce que si on pris une heure d'avance, qu'on est en train de prendre son repas ou encore la nuit, les autres moyens de transport ne sont pas très efficaces, à part d'une manière que la machine ou le taxi.

Q- Généralement, pouvez-vous me dire si vous vous servez plus souvent de votre propre automobile, ou plus souvent d'un taxi?

R- De ma propre auto mobile, plus souvent, et d'un taxi assez souvent.

Q- Merci monsieur Bélanger.

PAR LE PRESIDENT:

- Monsieur Mason, avez-vous d'autres question?



PAR Me COLLIN MASON:
Pour la Dominion Marine Association.
- No, my Lord.
PAR Me MAURICE JACQUES:
- Nous allons vérifier ces documents pour plus tard.

AJOURNEMENT POUR QUELQUES MINUTES;

PAR Me JEAN BRISSET:
Pour la Fédération des Armateurs du Canada.
Q- Monsieur Bélanger, je constate à la lecture de votre compilation des voyages pour l'année mil neuf cent soixante et deux (1962) que vous arrivez à un total de cent cinquante-six (156) voyages, et si je comprends bien vos chiffres, et la façon dont vous établissez vos statistiques, vous avez dans cette année là, quatre-vingt-un (81) voyages de classe A, et la différence serait des voyages de classe B? Est-ce exact?
R- C'est exact, monsieur.
Q- Pouvez-vous expliquer brièvement à la Commission, de quelle façon vous avez procédé pour numéroter vos voyages de façon à ce que je ...c'est-à-dire à ce que ce soit bien clair?
R- Pour numéroter ces voyages,



c'est la même manière ou procédé qu'on fait abec nos cartes de pilotage, il faut marquer tout ça pour faciliter l'ouvrage du monsieur au bureau, nous marquons les voyages de classe A et de classe B afin defaciliter l'ouvrage et nous autres même, on notera les voyages qui vont dans la classe A et le reste est de classe B, et ça change un peu vers la fin de l'année, est-ce que je réponds à votre question présentement, ou si vous préférez me questionner sur ça.

Q- Voulez-vous vous référer à l'état des voyages pour l'année mil neuf cent soixante et deux (1962) à la dernière page, et nous expliquer comment vous établissez les chiffres qui apparaissent du côté droit?

R- Le chiffre, vous voulez dire, le 156½ B et le 81 A?

Q- Oui?

R- Mais c'est parce que dans les voyages totals durant l'année, il était de 156½ et si vous voyez la demie qui est marquée, ça comprendait des voyages qui sont en dehors du Port de Montréal, les anciennes limites qu'il y a à Varennes, et qui vont aller jusqu'à Contrecoeur, quelque soit le point d'attache ou de destination, c'est Contrecoeur et ça compte pour un demi voyage, et il est écrit ici que ce sont mes voyages de classe A qui sont nombre de quatre-wvingt-un (81).

Q- Est-ce que le mot "Voyage" doit



être compris comme indiqué "Tour"?

R- C'est la même chose, un tour ou un voyage, c'est la même chose.

Q- Je constate à la lecture de votre état pour l'année mil neuf cent soixante et un (1961) je n'ai pas eu le temps de voir le détail, mais cependant dans certains cas, vous allouez un voyage et demi ($1\frac{1}{2}$) ou un tour et demi ($1\frac{1}{2}$) pour ce que j'appelerais un voyage et je vous refère particulièrement à l'entrée du 7 mai mil neuf cent soixante et un (1961) à la page trois (3)?

R- Je n'ai pas celui de mil neuf cent soixante et un (1961), j'avais celui de mil neuf cent soixante et deux (1962).

Q- Je vais vous le montrer dans un instant?

R- Très bien.

Q- Si je réfère au bas de la page deux (2), je vous fait remarquer qu'à la fin d'un voyage, il y a noté que vous aviez un total de quatorze (14) voyages dont six voyages (6) A, et la balance des voyages B, et passons à l'entrée suivante, je note qu'à la fin de l'entrée , vous avez après le voyage suivant un total de quinze voyages et demi ($15\frac{1}{2}$) est-ce que vous pourriez m'expliquer pour quelle raison, dans le cas de cevoyage particulier vous vous êtes alloué un voyage et demi ($1\frac{1}{2}$)?

R- C'est parce qu'il y a eu un arrêt en chemin, de la minute qu'il y a un arrêt



dans un voyage, à complèter, un deuxième est une partie de voyage qui recommence.

Q- Voulez-vous nous donner les détails de ces voyages dont il est question ici, et pour lequel vous vous êtes alloué un voyage et demi ($1\frac{1}{2}$) ?

R- MA destination était lorsque je suis embarqué à Trois-Rivières, la destination était Lanoraie, avec une attente à Lanoraie, et on avait certainement reçu un message de quelque chose au soin du pilote à bord, à partir d'une certaine heure pour ne pas arriver à la destination finale, et il y avait certainement quelque chose, alors de la minute que j'arrête à Lanoraie et que je mouille, le voyage est fini, lors que je repars, ça devient une partie de voyage ou un autre voyage complet, dans le cas présent, ça devient une partie de voyage, parce que ma destination était Contrecoeur, seulement si j'aurais été à Montréal, celà aurait un voyage complet, mon ordre était de ne pas rentrer avant une certaine heure, et je devais partir à une certaine heure pour arriver en temps, pour avoir des hommes sur le quai pour prendre les amarres, mais mon départ a été retardé par la brume, voilà la raison pour laquelle, je ne prends qu'un voyage parce que ma première destination était Lanoraie et le deuxième était Contrecoeur, avec le même navire.

Q- En d'autres termes, vous êtes



parti de Trois-Rivières, vous aviez à vous rendre éventuellement à Contrecoeur, vous êtes arrêté en route à Lanoraie, vous avez mouillé l'ancre et vous êtes reparti de Lanoraie, et vous êtes rentré à Contrecoeur?

R- C'est ça.

Q- C'est à cause de l'arrêt en route que vous avez mis un voyage et demi (1½)?

R- C'est bien ça, j'ai arrêté en route, sur ordre reçu, ma destination première était Lanoraie, et ma seconde était Contrecoeur, il nous était impossible de prendre le courant avant,. et il nous fallait absolument mouiller.

Q- Je m'imagine que vous avez suivi la même procédure dans des cas semblables pour l'année mil neuf cent soixante et un (1961) et pour l'année mil neuf cent soixante et deux (1962)?

R- Dans les cas semblables, et s'il y a eu un mouillage, ou encore s'il y a eu un arrêt à un quai, et qu'on devait repartir plus tard, avec une différence de tirant d'eau, ça devient un autre voyage.

Q- Maintenant voulez-vous m'expliquer de façon générale, dans quel cas on vous accordait une demi-voyage?

R- Un demi-voyage, c'est qu'on a un demi tarif, soit encore s'il y a un bri d'engin qui nous force à arrêter, à acoster pour réparation à l'engin, passé les limites d'un port



d'où on vient de partir, là on a un demi-voya-ge.

Q- Voulez-vous me donner un exemple précis d'un demi-voyage soit en partant de Montréal, en descendant?

R- Pour bri d'engin ou pour acostage au quai?

Q- Quelque soit la question?

R- Pour un acostage, moi ça va me donner disons à Contrecoeur, pour un bri d'engin, avec un bateau qui est sorti de la limite de Montréal, s'il y a un bri d'engin qui nous force à mouiller, on est arrêté et il y a un demi-voyage.

Q- Je voudrais pilote Bélanger, vous soumettre un cas, et je voudrais avoir votre interprétation sur ce qu'on doit appeler voyage et voici qu, est-ce qui s'est passéç Un navire voyage dans votre circonscription et à un moment donné, pour éviter un abordage avec un autre, le navire a jeté l'ancre, l'abordage c'est quand même produit et le navire a levé l'ancre et est reparti pour arriver à sa destination, le pilote dans ce cas là, est chargé pour deux (2) voyages, parce que l'ancre avait été jeté, est-ce que vous êtes d'accord avec cette comparaison?

R- Si c'est dans le règlement, je suis d'accord, parce que, monsieur, il faut suivre le règle ment.

Q- Croyez-vous que c'est un règlement équitable s'il existe?

R- Me demandez-vous de juger ou



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

de témoigner?

Q- De juger?

R- Je ne peux juger, je n'ai pas les qualifications requises.

PAR LE PRESIDENT:

Q- Monsieur Bélanger, lorsque dans l'exemple qui a été pris, vous avez indiqué un voyage et demi (1½) est-ce qu'il y a eu deux (2) " Sum"Form" qui ont été faites pour un voyage ou un voyage et demi (1½)?

R- Oui il y en a eu une.

Q- Est-ce qu'il y en a eu deux (2)?

R- Oui il y en a eu deux (2).

Q- Maintenant sur le tour de rôle, vous avez été crédité pour un tour et demi, ?

R- Un tour et demi.

Q- C'est ça.

PAR Me MAURICE JACQUES:

Procureur de la Commission.

Q- Monsieur Bélanger, voulez-vous prendre connaissance dans votre rapport de mil neuf cent soixante et deux (1962), dans les entrées pour les 3-4-5 août, si vous voulez, et voulez-vous me dire, premièrement combien de cartes avez-vous remplies pour ces trois (3) jours là?

R- Pour le 2, le 3 et le 4?

Q- Le 3, le 4, et le 5?

R- Le 3, le 4, et le 4, j'ai rempli pour ces jours là, un voyage de Montréal à Lanoraie, un voyage de retour de Lanoraie à Montréal



Q- Est-ce que vous avez fait deux (2) cartes ou une carte?

R- J'ai fait deux (2) cartes.

Q- Ce sont toutes les seules cartes que vous avez remplies?

R- Là, je dois avoir eu des cartes de détention pour le temps que j'ai resté à bord du bateau.

PAR LE PRESIDENT:

Q- La détention, est-ce que ça ne se marque pas sur la même carte que la carte du voyage?

R- Oui mais là, dans les cas, qu'on me demande, je ne peux pas me rappeler au juste, si il y avait une différence de tirant d'eau, de la minute qu'il y a une différence de tirant d'eau, ça apparaît sur une nouvelle carte, où des fois nous mettons ça sur la même, parce que c'était le même navire, mais c'est le bureau d'administration qui m'a averti que ça prenait deux (2) cartes distintes pour afficher la compensation.

PAR Me MAURICE JACQUES:

Q- Maintenant voulez-vous expliquer parce que vous entendez averti " stand by" dans la première partie de mil neuf cent soixante et deux (1962) sur le 12 mars, à quatorze heures (14) averti "stand by"?

R- Je reçois un appel téléphonique pour me dire que je vois être disponible, que je





vais être appelé.

Q- Est-ce qu'on vous dit quand on va vous appeler?

R- Eux mêmes, le savent pas.

Q- Est-ce qu'à ce moment là vous pouvez déterminer si vous allez être appelé à brve échéance en sachant le nombre de votre tour sur la liste et le nombre de navires attendent et le départ?

R- Non, et tout d'abord permettez-moi de vous dire que personne ne peut connaître l'avenir, et j'ai vu des fois être averti à huit heures du matin (8.00 a.m.) pour finir par avoir le téléphone suivant pour me dire de me rendre à T ois-Rivières, que Trois-Rivières faisait demander des hommes, et enfin rendu à destination, à Trois-Rivières, ça ne semblait pas mon tour, que mon tour était ipas arrivé.

Q- Il arrive toutes sortes de choses, dans ce bas monde, je suis bien d'accord avec vous, mais durant le cours de l'année, dans n'importe quel mois, par votre téléphone on vous averti de vous tenir près, et à ce moment là, sachant votre tour sur la liste, votre tour de rôle, vous devez tout de même savoir si vous êtes le premier en tour, ou le dernier en tour?

R- Je le sais si je suis le premier ou le deuxième ou le troisième, sur l'appel téléphonique.

Q- Sur l'appel téléphonique, est-ce



que lorsqu'on vous averti de vous tenir prêt, on vous met au courant aussi de votre tour sur la liste de tour?

R- On me le dit, oui, mais je le sais aussi antérieurement à la revue de la liste qui se fait à dix heures du matin (10.00 a.m)

Q- Quand on vous averti pour vous donner l'ordre, "stand by" vous savez votre tour sur la liste, des tours de rôle?

R- Je sais mon tour, oui.

Q- Vous savez à ce moment là si vous vous trouvez le premier, le deuxième ou le troisième, si vous êtes réservé pour la classe A votre tour pour la classe A, et votre tour pour la classe B?

R- Oui.

Q- Est-ce qu'à ce moment là, vous pouvez savoir....est-ce que vous pouvez avoir le détail du trafic ou de la situation qui prévaut pour la journée, pour les pilotes sur cet appel téléphonique?

R- Très vaguement, parce que là, la personne qui nous répond, ne peut pas elle-même nous dire s'il va y avoir dix (10). douze (12) ou vingt (2) bateaux durant la journée.

Q- Les navires qui descendent la v voie maritime, et qui n'arrêtent pas à Montréal, et qui continuent, ces navires là sont connus?

R- Ils sont connus, mais une chose n'est connue, c'est le retardement qu'ils peuvent



encourir en chemin.
Q- Alors les navires qui descendent la voie maritime et qui ne s'arrêtent pas à Montréal, sont connus?
R- Ils sont connus, oui, des fois tout près de Montréal.
Q- Les navires qui partent de Montréal, pour descendre le Fleuve, sont connus aussi quelques heures avant?
R- Oui quelques heures.
Q- Quelques heures, combien d'heures à peu près?
R- Comme je vous l'ai dit, quelques heures, très peu.
Q- Combien d'heures?
R- Deux (2), trois (3) heures, des fois, il y a aussi la température qui change les choses, et il y a des remises, le bateau qui devait partir cette journée là, est remis au lendemain.
Q- Les autorités de votre bureau administratif ici à Montréal, son avertis des navires qui doivent partir?
R- Partiellement.
Q- Les agents communiquent avec vos "Dispatcher"?
R- Oui, mais maintenant eux autres ne peuvent pas définir, ils n'ont pu préciser l'heure exacte du départ du navire, il peut y avoir quelque chose qui peut les retarder.



Q- Pour votre disponibilité, on va revenir à votre état, et vous insérez sur le 3 avril 1962, que vous avez eu votre votre téléphone à dix-sept heures (17), vous mentionnez que vous avez mis...averti "stand by" et la mention suivante c'est le 4 avril, soit le lendemain à onze heures et vingt du matin (11.20 a.m.) vous avez la mention "ordonné" alors il s'est écoulé une période de dix-huit heures (18) environ, est-ce qu'il y a moyen de déterminer approximativement le nombre de navires qui vont requérir des pilotes dans la période de dix-huit (18) heures?
R- Non, parce que à ce temps là de l'année, c'est très vague, et en plus les conditions, des classes varient et la nagigation de nuit existe pas.
Q- Si vous appelle à telle heure et vous marquez:"Stand by" est-ce que vous devez avoir l'ordre de votre tour de rôle sur la liste de tour?
R- Je suis le premier.
Q- Quand on voit la mention averti "stand by" vous êtes le premier en tour?
R- Je suis le premier en tour, et permettez-moi de préciser que dans certains cas je suis le cinquième ou le sixième en tour, avec des classes C devant moi, mais je suis le premier B, si le premier bateau à partir est un B, je suis le premieret s'il est le cinquième bateau à partir, je suis le cinquième, tout en étant le



première parce qu'on ne peut pas définir si c'est un gros bateau ou un petit bateau qui va partir, maintenant si vous êtes de la classe A, vous êtes avant les C devant vous, et avant les B devant vous, et vous êtes aussi le premier A à partir, et vous faites le "stand by" pour un bateau de classe A, mais si vous êtes...si cette classe ne se matérialise ipas en même temps votre tour dans B arrive automatiquement et vous êtes éliminé de A et vous devenez "stand by" dans la B.

Q- Si je vous comprends bien, quand au téléphone, on vous dit: "Stand By" vous êtes soit premier en tour B, peut importe qui est en avant de vous dans la classe C?

R- Oui je suis le premier.

Q- Et le premier en tour B et le premier en tour a?

R- Excusez, je ne peux pas être premier A et premier B, ça c'est un article sur un de nos règlements.

Q- Si vous être premier en tour A?

R- Je peux tomber plus tard premier B, et je suis éliminé dans la A.

Q- Dans la liste que vous avez préparé, on voit mentionner réservé pour classe A, est-ce que vous êtes à ce moment là premier en tour pour la classe A?

R- Si je suis réservé, je suis le premier ou le deuxième, selon le nombre de bateaux qui va requérir des pilotes, et je peux être



réservé tout en étant quatrième dans la classe A.
Q- Alors on le sait d'avance à peu près?
R- Dans certains.cas.
Q- Alors il le sait d'avance ou à peu près?
R- Dans certains.
Q- Le nombre de navires de classe A qui peut requérir un pilote, c'est pourquoi on vous réserve?
R- Oui dans certains cas, maintenant, j'ai vu dans d'autres cas, des bateaux qui étaient en descendant dans la voie maritime, et il était impossible de définir si ces bateaux là s'en allaient dans le Port de Montréal, ou s'en allaient à l'ancrage de Lanoraie, il fallait être sur le qui-vive et le gérant du bureau de "dispatchage" n'était pas au courant en outre que c'était une classe A ou autre chose, qui se présenterait et on faisait venir un homme de classe A de Trois-Rivières, et on venait de s'apercevoir que le bateau restait dans le port de Montréal, et cet homme là était monté ici à se dépens évidemment.
Q- Ca arrivait tous les jours ça?
R- Non, selon le trafic.
Q- A toutes les semaines?
R- Périodiquement.
Q- Toutes les semaines?



R- Je pourrais citer quelques cas, dans les quinze (15) derniers jours, je pourrais dire.

Q- Combien pouvez-vous penser, sept (7), huit (8) , neuf (9), dix (10)?

R- Là par exemple, le bureau de "dispatchage" serait plus en mesure de repondre que je le suis.

Q- Les heures que vous indiquez et si vous voulez on va commencer par la première entrée qui est quatorze heures (14.00) vous avez "stand by" 19 mars, quatorze heures (14.00) est-ce l'heure à laquelle on vous a téléphoné?

R- C'est l'heure à laquelle ils m'ont téléphoné pour me dire d'être sur le qui-vive de ne pas m'éloigner, que je pouvais être appelé en tout temps.

Q- Et l'entrée suivant, celle du 20 mars, six heures et trente du matin (6.30 a.m.) est-ce l'heure à laquelle on vous a téléphoné?

R- C'est l'heure que j'ai eu l'appel, qu'on m'a téléphoné pour prendre l'autobus de huit heures (8.00) on m'appelait une heure et demie à l'avance.

Q- On vous a dit de vous rendre à Trois-Rivières?

R- A trois -Rivières, c'est bien ça.

Q- Sept heures et quarante (7.40) est-ce le départ de votre domicile ou le départ



de l'autobus?

R- De l'autobus.

Q- De l'autobus, et non pas de votre domicile?

R- Oui monsieur.

Q- Et dix heures et trente-cinq (10.35), c'est l'arrivée de l'autobus à Trois-Rivières?

R- C'est l'arrivée de l'autobus à Trois-Rivières.

Q- Treize heures , (13.00) c'est l'heure que vous avez été ordonné?

R- Ordonné, que j'ai été assigné par un bateau.

Q- A treize heures (13.00)?

R- A treize heures (13.00).

Q- Est-ce qu'à ce moment là, on vous a dit l'heure à laquelle on en attendait un navire?

R- Normalement on dit à quelle heure le bateau doit arriver, parce qu'il envoie des signaux environ deux heures (2) à l'avance.

Q- Maintenant la mention suivante, treize heures et trente (13.30) embarqué: qu'est-ce que ça représente ça? Est-ce embarqué à bord du bateau pour le pilote ou le navire?

R- C'est embarqué à bord du navire.

Q- De treize heures (13.00) à treize heures et trente (13.30) on vous a consigné pour



un navire et vous êtes embarqué à bord du navire?

R- C'est bien ça.

Q- Et à treize heures et trente (13.30) vous mettiez pieds sur le pont du navire?

R- C'est bien ça.

PAR LE PRESIDENT:

Q- L'heure que vous embarquez, est-ce que ça correspondait à une entrée sur le carte, sur le "pilote source form"?

R- Au bureau, sur la carte de pilotage.

Q- Vous indiquiez quoi sur cette carte là?

R- C'est sur cette carte là Son Honneur que c'est indiqué, une minute, s'il-vous-plaît?

PAR Me MAURICEJACQUES:

Q- Un instant, et à la mention "ordered time" "reported time" et "sailled time"

R- Il y a une différence d'opinion, ou plutôt il fallait marquer l'heure qu'on embarquait, et l'autre partie, il fallait qu'on marque l'heure qu'on vous avait téléphoné pour nous rendre à bord du bateau.

Q- Maintenant dans votre cas à vous monsieur Bélanger, vous avez dans votre rapport de mil neuf cent soixante et deux (1962) indiqué pour le 20 mars, treize heures et trente (13.30) embarqué?



R- Sur le navire.

Q- C'est de vous ça?

R- Sur ma carte de pilotage.

Q- Votre document personnel, sur la cart e de pilotage, est-ce que vous avez inséré treize heures et vingt (13.20) dans la petite case "ordered time" "reported time" " sailed time"?

R- "Sailing time" parce que dans ce cas le bateau était en marche.

Q- Lorsque vous vous embarquez à un navire qui est au quai?

R- J'embarque environ de quinze (15) à vingt (20) minutes avant l'heure du départ.

Q- PAR LE PRESIDENT:

Q- Vous avez probablement un exemple de ça dans les rapports?

PAR Me MAURICE JACQUES:

Q- Maintenant quelle mention, quelle heure entrez-vous dans vos documents personnels, j'ai ici le 26 avril, seize heures et trente (16.30) ordonné dix-sept heures et cinquante-cinq (17.55) embarqué à la shed 13, qu'est-ce que c'est que cette heure là, dix-sept heures et cinquante-cinq (17.55)?

R- C'est l'heure que je suis embarqué à bord du navire qui était acosté au quai à la shed 13, qui était exactement du même genre qui se trouveà être indiqué dans ma feuille de... macarte de pilotage.



Q- Dans votre carte de pilotage, c'est di-xsept heures et cinquante-cinq (17.55) est-ce que c'est qu'on classe:" ordered time " "reported time" "sailing time"?

R- "Reported time" je me suis rapporté à l'heure que je suis embarqué.

Q- Et à dix-huit heures (18.00) il y a une entrée pour le 26, qui serait l'heure à laquelle le vaisseau est parti?

R- Pas nécessairement, c'est l'heure souvent où ils mettront la mention:"stand by" maintenant le branle-bas commence après ça, et il peut s'écouler environ quinze (15), vingt (20), ou vingt-cinq (25) minutes après.

Q- Sur votre carte de pilotage, ou "source form" quelle heure avez-vous indiquée? comme "sail time" , est-ce que c'est dix-huit (18)?

R- Dix-huit (18) heures.

Q- Et on voit à l'heure d'arrivée, qu'est-ce que ça représente, est-ce que ça représente l'heure à laquelle vous êtes placé vis-à-vis de la shed ou si c'est lorsque vous venez à "dead engine"?

R- Il y a une petite variance où le temps est signé par la capitaine, pour débarquer du navire sans aucun retard, et il peut y avoir une petite différence après, quand on dit que c'est marqué sur l'entrée:"finish main engine"

Q- Sur votre rapport de mil neuf cent soixante et deux (1962) quelle heure indiquez





vous?

R- Celle que vous avez ici.

Q- En arrivant à Montréal, lorsqu'évidemment un navire entre dans le port de Montréal, si le navire met son premier amarre sur le quai, ce navire conte pour être attaché, est-ce l'heure à laquelle vous êtes débarqué du navire?

R- Lorsque le navire est complètement attaché.

Q- Avant que vous débarquiez?

R- Avant que nous débarquions.

PAR LE PRESIDENT:

Q- Si je comprends bien, c'est au moment où le capitaine signe votre carte?

R- Oui environ quelques instants après, le capitaine signe la carte quand tout est fini, quand on met et qu'on indique:"finish main engine" mais l'amarrage n'est pas complèté.

PAR Me MAURICE JACQUES:

Q- Quand on vous réserve la classe A, est-ce qu'on vous dit l'heure approximative du départ du navire?

R- Non.

Q- Est-ce qu'on vous donne une idée?

R- Vague, une idée vague, et dans bien des cas, il s ne le savent pas eux-même.

Q- Merci beaucoup, monsieur Bélanger.



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

PAR Me MARC LALONDE:

Q- Votre rapport ou document, Exhibit 771, où je note qu'au bas du nom des navires , vous avez mentionné:" pieds" comment pourriez-vous indiquer qu'est-ce qu'il y a à cette mention?

R- C'est le tirant d'eau que le navire avait lorsque je l'ai piloté.

Q- Est-ce que cette mention apparaît sur les deux (2) documents produits?

R- Sur les deux (2) documents qui sont produits, il y a une mention qui apparaît sur une copie aussi.

Q- Vous avez en outre une mention par exemple lorsque le même navire piloté est un - B et O-A ensuite ceux pour chaque navire subséquents, vous additionnez deux (2) - BO-A, Trois (3) - B-O-A, quatre (4) - B-1-A, pourriez-vous expliquer à la Commission la signification de cette mention?

R- J'avais marqué en me servant de la lettre B sur mes voyages au complet, comprenant la classe A comme la classe B ou C, ce qu'on appelle un tour en général, lorsque le chiffre avait la mention A, à côté, alors le bateau correspondant était un bateau de classe A.

Q- Alors si je vous comprends bien vous a joutez au chiffre la mention B et ça devant ça devient 1-A et ainsi de suite?

R- Définitivement en B et A, parce



que je me trouve à faire un voyage.

Q- Si vous prenez un navire à Montréal et que vous le menez à Contrecoeur, est-ce ça compte pour un voyage ou un demi-voyage dans vos calculs?

R- Ca compte pour un demi-voyage.

Q- Et vous référez dans votre document comme un demi-voyage?

R- Comme tel, comme un demi-voyage.

Q- Si vous prenez un navire de Lanoraie à Montréal, est-ce que ça compte pour un voyage ou un demi-voyage?

R- Ca compte pour un voyage.

Q- Dans tous les cas?

R- Dans tous les cas, maintenant autrefois, si on faisait un voyage de Montréal, à Lanoraie sur un navire et que vous avions ordre de revenir avec un autre bateau qui était ancré, et qu'on retournait avec l'autre navire, ça faisait deux demis-voyages, et maintenant on fait un voyage par bateau.

Q- Maintenant si vous prenez un navire à Trois-Rivières, en direction de Montréal, pour une raison quelconque, vous l'ancrez à Lanoraie pour trois (3) heures, et vous continuez ensuite pour Montréal, est-ce que ceci valait un voyage et demi ou un voyage?

R- Ceci ferait un voyage et demi



parce quand la destination est Lanoraie et qu'un ordre ayant été changé après, on repart de nouveau,. ce serait la même chose que ci c'était un autre pilote qui repartirait avec le bateau.

Q- Mais le cas vous a été donné que la destination n'est pas Lanoraie, mais Montréal, mais vous arrez en route, deux (2) heures?

R- Eventuellement, tout bateau arrête à Lanoraie, leur destination est toujours Montréal, et encore plus loin, mais leur port est Montréal, parce que même si il va plus loin il faut qu'il arrête à Montréal, pour inspection ou autre.

Q- Merci monsieur Bélanger.

PAR LE PRESIDENT:

- Est-ce que vous avez d'autres questions à poser à monsieur Bélanger?

- Merci, Monsieur Bélanger.

PAR Me JEAN BRISSET:

Avant qu'un autre témoin soit appelé, j'aurais une demande à formuler, je m'excuse j'aurais peut-être dû demander des documents à monsieur Hamelin, mais je voudrais que serait produit la liste des pilotes de la circonscription qui n'appartiennent pas à la Corporation avec indication



de leur classe et insérer s'ils sont dans la classe B ou C et l'indication de leur parité en regard de la Commission, par exemple s'il s'agit d'un pilote de la classe B.C, ou s'il est un premier sur sa carte, etc.

PAR Me MARC LALONDE;

Votre Seigneurie, ça sera fait quand monsieur Hémond viendra témoigner et il pourra donner lui-même celà, si mon confrère veut lui demander la question il aura l'information.

PAR LE PRESIDENT:

Nous allons réserver votre demande, le témoignage de monsieur Hémond, et si en somme monsieur Hémond est en mesure de produire ces documents, vous ferez votre demande à ce moment là, ça vous va?

PAR Me JEAN BRISSET:

Oui monsieur le Président.

ET LE TEMOIN NE DIT PLUS RIEN:

Je, soussigné, sténographe-officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques:

CHS.-ANDRE BEDARD,
Sténographe-officiel.

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S. Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le vingt et unième jour de novembre, mil neuf cent soixante et trois.

LUCIEN H. HEMOND, secrétaire trésorier de la United Montréal Pilots et de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central.

PAR Me MARC LALONDE:
Pour la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central.

Q- Voudirez-vous donner votre âge?
R- 59 ans.
Q- Monsieur Hémond, est-ce que vous avez des certifications dans le domaine de l'administration, des certificats honorables?
R- Oui monsieur.
Q- Et pourriez-vous dire à la Commission, quels sont vos certificats?
R- Voici, j'ai un certificat de l'In-



ternational Accredited Society, et puis je fais partie de l'institut des Auditeurs Publics Accrédités.

Q- Depuis quand êtes-vous à l'emploi de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central, et la Société United Montréal Pilots?

R- De la Société United Montréal Pilots, je suis rentré le 1 avril mil neuf cent vingt-cinq (1925).

Q- Et est-ce que vous êtes demeuré constamment à l'emploi de cet organisme depuis cette date?

R- Oui monsieur.

Q- Je vous demanderai pas si vous avez de bons employeurs, mais quelles sont vos fonctions principales comme secrétaire-trésorier dans la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central, et de la Société United Montréal Pilots?

R- J'ai la charge de la comptabilité, de la correspondance, des assemblées et des statistiques , enfin toute la régie interne de la Corporation ainsi que de la Société.

Q- Est-ce que c'est vous êtes chargé de tenir les minutes des assemblées qui ont lieu?

R- Oui monsieur.

Q- Et à votre connaissance, est-ce que les Minutes son t toujours...est-ce que les Minutes des assemblées sont tenues à chaque assemblée de la Corporation ou de la Société?



R- Oui monsieur.

Q- Pourriez-vous expliquer à la Commission comment vous précédez depuis l'établissement de la Corporation à la tenue des Minutes, en ce sens, est-ce que vous tenez un livre des Minutes séparé ou conjoint?

R- Pour la Société et la Corporation?

Q- Oui?

—r Pour le conseil d'administration, ça se fait en même temps, et ce sont les mêmes Minutes pour les deux organisations, en ce qui concerne, ou en ce qui regarde l'assemblée générale, au début de la Corporation, les Minutes en partie séparées et en partie conjointes, et maintenant les dernières ont eu lieu conjointement.

Q- Conjointement?

R- Oui.

Q- Pourriez-vous expliquer à la Corporation sommairement, le fonctionnement du "pool" des revenus des pilotes, conformément au règlement numéro 2 de la Corporation, je ne vous demande pas de procéder à une analyse détaillée de chacun des articles du règlement mais pourriez-vous expliquer sommairement au moins expliquer le procédé de distribution de ces revenus de pilotes?

R- La somme perçue par l'autorité du pilotage, nous est transmise au bureau tous les quinze (15) jours, et de cette somme nous rete-



nons...et je tiens à noter que la somme qu'on reçoit du l'autorité du pilotage au un minimum de 10% qui a été retenu par le Ministère des Transports, maintenant on reçoit le montant net après cette déduction de 10%.

Q- Pourriez-vous dire à quelle fin cette déduction est faite?

R- C'est pour être transmis dans le fond de pension des pilotes du District de Montréal.

Q- Et ensuite que faites-vous avec la somme que vous recevez toutes les quinzaines?

R- Je tiens compte des dépenses futures de l'administration, et je mets un certain montant à toutes les distributions pour administration d'hiver , durant laquelle la Corporation n'a aucun revenu en vue des dépenses futures, lors de la clôture de la nagigation et du début de la navigation.

Q- Et 'argent que vous possédez, à quel moment procédez-vous à une distribution de la part des revenus?

R- D'après les règlements, la distribution doit être faite entre le 5 et le 10 et le 20 et le 25 de chaque mois, durant le cours de la saison, de navigation .

Q- Est-ce que vous faites une distribution durant l'hiver?

R- Généralement dans le mois de janvier nous faisons une distribution et à la fin



de mars quand il y a des fonds suffisants, nous en faisons une autre.

Q- Qui décide du moment des distributions?

R- Actuellement, j'ai une résolution du conseil qui me dit de faire une distribution autant que possible limitée à six cent cinquante dollars ($650.00) pour quinze (15) jours.

Q- Combien, six cent cinquante dollars ($650.00)?

R- Pour quinze (15) jours.

Q- Est-ce qu à la fin de l'année vous remettez un solde s'il y en a un peu?

R- Les sommes accumulées ou surplus de($ 650.00) six cent cinquante dollars sont accumulées jusqu'au mois de janvier et là c'est distribué, mais s'il y a une réserve comme je disais tout à l'heure de mille dollars ($1000.00) pour distribution à la fin de la période d'hiver sur la remise des fonds à la première distribution du printemps qui est incluse dans la pool.

Q- Est-ce que tous les pilotes reçoivent le même montant de distribution?

R- Pas actuellement, voici, les classes C reçoivent en pourcentage, c'est-à-dire que la distribution est basée sur les parts de la Classe C, excusez je veux B, les C-1, les ... reçoivent 65% de la classe B, les C-2 reçoivent 75% de la classe B, et C-3 reçoivent 85% de la classe B, maintenant en ce qui concerne la classe



A ils ont une allocation de vingt-cinq dollars ($25.00) par voyage, entre Trois-Rivières et Montréal, et Trois-Rivières et Québec.
Q- En plus de la part qu'ils leur reviennent?
R- De la classe B.
Q- Vingt-cinq dollars ($25.00) en plus du voyage de classe A?
R- De classe A.
Q- Et est-ce que c'est la même entre les pilotes de classe B pour la distribution des biens statutaires, est-ce que c'est égal?
R- C'est égal en autant que les pilotes ont fait les cours voulus d'après les règlements, et il est alloué deux (2) tours en bas de la moyenne s'ils tombent en bas de ça, il y a une déduction de la valeur d'un tour figuré par le montant gagné durant le pilotage divisé par le nombre de tour qui s'est fait.
Q- Et si j'ai bien compris tous ceux qui ont soit la moyenne ou sont pas plus de deux (2) tours en bas de la moyenne partagent également?
R- Oui monsieur.
Q- Et est-ce qu'il y a ajustement de la moyenne à la fin de la saison ou si ces moyennes sont appliquées simplement à toutes les quinzaines?
R- Ces moyennes de distributions s'appliquent toutes les quinzaines.



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

Q- Supposé qu'un pilote soit lors d'une quinzaine trois (3) tours en bas de la moyenne?
R- Oui.
Q- Et qu'il puisse ensuite rattrapé la différence, un peu plus tard, est-ce qu'il y a rajustement qui se fait dans la somme qu'il reçoit ou s'il a perdu effectivement la somme qui lui reviendrait?
R- Elle est perdue complètement, il y a pas de remboursement pour ça.
Q- Et ces sommes, ces retards survenus dans les tours, à quoi sont-ils attribués, généralement quand quelqu'un tombe en bas de deux (2) tours, en bas de la moyenne, est-ce que ça dépend du pilote concerné, ou si ça dépend de d'autres facteurs?
R- Et bien , pour ma part, moi dans mon domaine c'est difficile de vous expliquer ça, je ne suis pas pilote, je ne sais pas la cause de ça.
Q- Maintenant est-ce que vous avez des allocations en cas de maladie ou pour d'autres cases?
R- Voici, les allocations pour maladie durant la période de maladie, il reçoit la moitié de la somme comme bénifice.
Q- Quelle somme?
R- De la part B.
Q- C'est la moyenne de la part qui



revient aux pilotes qui sont dans la moyenne de la classe B?

R- Oui.

Q- Durant combien de temps cette allocation est-elle versée?

R- Entre la période du premier mai au trente (30) novembre de chaque saison de navigation.

Q- Et pour combien de saison?

R- Pour deux (2) saisons.

Q- Est-ce que ces deux (2) saisons sont des saisons consécutives ou si elles sont reportées à d'autres catégories de pilotes?

R- Ce sont des saisons consécutives.

Q- Si le pilote retourne au travail et retombe malade, est-ce que vous ramenez ça dans les deux (2) saisons de navigation, s'il retourne au travail subséquemment à sa maladie?

R- S'il retourne au travail, il peut être encore deux (2) saisons.

Q- Est-ce que vous devez connaître le nom du vérification, excusez, je veux dire vérificateur-comptable de votre société?

R- J.P.S. Guérin, comptable agréé.

Q- Est-ce qu'il a été employé par la société et la Corporation depuis longtemps?

R- Très longtemps.

Q- Avez-vous une idée approximati-



ve du nombre d'années pendant lesquelles il a été à vos services?

R- Vers...certainement de vingt (20) à vingt-cinq (25) ans.

Q- Est-ce que vous avez une information quelconque concernant l'opération du fond de pension dans votre section, et pourriez-vous expliquer à la Commission quel est le fonctionnement à cet égard?

R- L'administration du fond de pension, est faite en féducie avec le Ministère de la Justice et le Ministère du Transport en ce qui regarde les placements, le Ministère du Transport nous demande une suggestion d'achat des débantures, les paiements des pensions sont faits par le Ministère des Finances, pas le Ministère de la Justice, c'est le Ministères des Finances, excusez, je me suis trompé, c'est le Ministère de la Finance et le Ministere de la Justice, excusez des Transports, le paiement des bénifices est fait par le Ministère et je crois que c'est fait par le Ministère de la Finance, ça ne passe pas par le bureau chez nous.

Q- De qui relève des règlements du fond de pension tels qu'ils apparaissent?

R- Ils relèvent d'un homme en conseil.

Q- Excusez-moi, dans la pièce produite sous la cote Exhibit 760, c'est-à-dire 773 à qui fait-il attribuer ces règlements?



R— C'est par un ordre en conseil.
Q- Est-ce que vous avez quoi que ce soit à voir avec l'administration du fond de pension?
R- Comme je vous l'ai dit, les seules chose que je fais, c'est des suggestions de placement d'achat d'obligations.
Q- Est-ce qu'on vous fait parvenir des records d'opération du fond de pension?
R- Oui une fois par année, en rapport financier.
Q- J'apporte à votre attention une photocopie d'un rapport financier de mil neuf cent cinquante-huit (1958) à mil neuf cent soixanet et trois (1963) intitulé "Montréal Pilot Pension Funds" with the Government of Canada" qui comprend dans chaque cas, deux pages (2) dont une est un bilan et la seconde est une cédule de paiements à des périodes déterminées?
R- Oui.
Q- Sauriez-vous me dire, s'il s'agit d'un document que le Gouvernement vous fait parvenir?
R- Oui monsieur.
Q— Votre Seigneurie, je ne sais, si c'est des documents qui ont été produits par le conseiller juridique de la Commission, mais pendant que nous procèderons à la vérification, on passera à autre chose et si non j'aimerais que ces documents seraient déposés, merci monsieur



Hémond. Votre Seigneurie, la pièce a été déjà été produite pour mil neuf cent soixante et deux (1962) seulement, sous la cote Exhibit 533 alors on pourrait annexer ces documents à la pièce déjà produite.

PAR LE PRESIDENT:

Très bien.

PAR Me JEAN BRISSET:

Pour la Fédération des Armateurs du Canada.

Q- Monsieur Hémond, êtes-vous en mesure de donner les noms des pilotes de la circonscription de Montréal, de Québec qui n'appartiennent pas à la Corporation?

R- Je vais essayer, il y en a huit (8).

Q- Et leur classe?

R- Il y a Georges Belair, Classe B, il y a Rosaire Morisset, classe B, Cyrille Delisle, classe B, Laurent Hamelin, classe B, Damase Delisle, là je ne sais pas, si c'est classe A ou B, c'est B, ces cinq que j'ai là, vous en avez cinq (5)?

Q- Oui.

R- Le numéro 6, Zéphirin Mongrain, classe B, André Gosselin, classe A, pour le septième .

PAR Me MARC LALONDE:

Q- Est-cequ'il s'agirait de monsieur Alexis Gauthier?



R- Il s'agit de monsieur Alexis Gauthier, classe A.

PAR Me JEAN BRISSET:

Q- En regard des pilotes qui sont dans la classe B, que vous avez mentionnés, êtes-vous en mesure de nous dire, leur de seignorité en regard de leur promotion dans la classe A?

R- Je ne peux pas vous dire parce que ce n'est pas nous autres qui décide de la promotion de B à A.

Q- Est-ce que c'est décidé par le conseil d'administration?

R- C'est décidé par le Ministère des Transports, par l'autorité du pilotage.

Q- Sur recommandation du comité d'admission et de promotion de votre Corporation?

R- Là-dessus, je ne peux pas vous dire, parce que ces assemblées là, n'ont pas lieu au bureau, et je ne suis pas secrétaire de cette affaire là, moi.

Q- Vous ne tenez pas de Minutes en temps que secrétaire de la Corporation, de la réunion du comité d'admission et de promotion, si je dois comprendre?

R- Non.

Q- Est-ce que d'après les règlements de votre Corporation, on alloue des tours aux administrateurs pour vacation aux assemblées pour vacation aux affaires de la Corporation?



R- Oui.
Q- Et voulez-vous nous dire quelle est la base de cette allocation?
R- D'après les règlements c'est un tour par journée d'absence pour les ouvrages de la Corporation et de la Société.
Q- D'une façon générale, tenant compte de l'expérience de l'année dernière et de cette année, quelle est la valeur d'un tour?
R- Je vais vous dire franchement, ça varie, il y a des périodes durant la saison, que ça peut être de soixante et quinze (75) ou soixante et seize dollars ($76.00) par tour, puis ça peut monter jusqu'au dessus de quatre-vingt-dix dollars ($90.00) maintenant la dernière fois, je crois que la valeur du tour était de quatre-vingt-dix dollars et cinquante-trois ($90.53).
Q- Quand il est décidé d'allouer un tour à un administrateur pour avoir vaqué disons à une assembl ée sur quoi vous basez-vous pour fixer la valeur du tour, est-ce que vous prenez comme base la valeur d'un tour en ce qui concerne la distribution?
R- Le nombre de tours qui se fait dans la quinzaine est divisé suivant le bilan, par la somme correspondant , ce qui veut dire que la somme correspondant est divisée par le nombre de tour fait dans la quinzaine, et cette valeur se calcule tous les quinze (15) jours avant la distribution.



ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

Q- Est-ce que les tours ainsi alloués à des adminstrateurs sont toujours alloués dans la quinzaine de leur absence ou peuvent être fait d'une façon retardative?
R- Ordinairement ça se fait la même journée qu'a lieu l'assemblée ou l'absence.
Q- Et quel procédé est suivi en regard de la comptabilité pour tenir compte de ces allocations de tours, est-ce que l'administrateur concerné vous soumet une lettre, une résolution du bureau de direction, comment procédez-vous?
R- Bien, ça, je suis le règlement, existant à la Corporation qui alloue un tour par journée de service.
Q- Mais comment êtes-vous informé de ces allocations, c'est ce qui m'intéresse?
R- Si on a une assemblée chez nous, au bureau, moi je suis secrétaire du conseil, et je suis au courant si elle a lieu ou si elle n'a pas lieu.
Q- Alors vous vous basez sur lesrecords que vous tenez des assemblées et vous faites l'allocation vous même?

PAR LE PRESIDENT:

Q- En d'autres termes, les pièces justificatives sont les Minutes de vos assemblées?
R- Justement Votre Seigneurie.

PAR Me JEAN BRISSET:

Q- Si un administrateur doit s'ab-



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

senter pour affaire de la Corporation en voyage, quelle est votre pièce justificative pour lui allou er un ou plusieurs tours?

R- Généralement dans un cas comme ça, une résolution est passée pour qu'on puisse allouer un certain nombre de tours selon le temps d'absence par voyage ou absence.

Q- Pour absence autrement qu'à la suite de vacation à une assemblée de la Corporation, votre pièce justificative est une résolution du conseil d'administration?

R- Oui.

Q- Vous nous avez expliqué qu'il y a une vacation , excusez, je veux dire allocation de cinquante pour cent (50%) de la distribution aux pilotes absents à cause de maladie?

R- Oui.

Q- Et vous nous avez également souligné que cette allocation pourrait couvrir une période minimum de deux (2) saisons, voulez-vous me dire de quelle façon vous procédez dans les cas d'absence de maladie, dont le cas durerait disons une semaine?

R- Très bien, voici: tous les jours je reçois la liste de tour qui vient de chaque station de Montréal, Trois-Rivières, et Québec du Ministère des Transports, et en plus s'il y a des absences , s'il y a une formule spéciale du Ministère qu'il m'envoie, qui indique la raison et la journée d'absence, ceci est inscrit dans un livre



chez nous et ça sans retard, moi devant ça, je suis avisé par le Ministère du Transport encore sur cette formule, et on indique le nombre de tours qui s'est fait durant son absence, c'est-à-dire d'après la liste du tour, la moyenne est là, inscrite, et on fait la différence entre la moyenne existant, et son absence, et son retour, et on se trouve à lui allouer son nombre de tours, de temps régulier que je lui enlève à la prochaine distribution.

Q- Prenons un cas hypothétique, monsieur Hémond. Prenons le cas d'un pilote qui serait absent dans l'espace d'un mois, de quatre (4) journées, non pas quatre (4) journées, consécutives, mais disons une journée la première semaine, une journée la deuxième semaine, et ainsi de suite, est-ce que vous lui accordez des tours dans un cas comme celui-là?

R- Dans nos règlements, il existe un article qui alloue le privilège au pilote durant la période du 1 mai à aller au 31 décembre de chaque saison, la permission de prendre deux (2) fois, vingt-quatre (24) heures sans aucune diminution de salaire en autant qu'il n'a pas pris ses deux (2) jours consécutifs, et après ça, si durant le cours de la saison, il a fini de prendre ses deux (2) vingt-quatre (24) heures, la première journée qu'il s'absente après, il est coupé complètement, et sur production d'un certificat médical ainsi qu'une demande de sa part de faire....



d'avoir part aux bénifices en maladie, après le premier vingt-quatre (24) heures, il reçoit la moitié de la valeur d'un tour.

Q- Ces deux (2) absences de vingt-quatre (24) heures, non consécutives, permises par votre réglèment peuvent se produire chaque mois, est-ce que je vous ai bien compris?

R- Ca peut se produire, deux (2) fois par mois, en étant pas deux (2) vingt-quatre (24) heures consécutives.

PAR Me MARC LALONDE:

\- Mais le témoin a dit entre le 1 mai , ces deux (2) vingt-quatre (24) heures là, entre le 1 mai et?

R- Le 31 décembre.

Q- Une fois dans la saison, deux (2) vingt-quatre (24) heures par saison?

R- Par saison.

PAR Me JEAN BRISSET:

Q- La réponse c'est deux (2) vingt-quatre (24) heures par saison?

R- Par saison.

Q- Quand vous avez di t que vous receviez à toutes les quinzaines du Ministère une remise des droits de pilotage gagnée par les pilotes de la circonscription moins dix pour cent (10%) pour le fond de pension, pourriez-vous me dire sous quelle forme cette remise vous est faite?

R- Sous forme de chèque à l'ordre



de la United Montréal Pilot.

Q- Et qu'est-ce que vous faites de ce chèque?

R- Je l'endosse.

Q- De quelle façon l'endossez-vous?

R- Pour la United Montréal Pilot, à l'endos c'est signé par moi, secrétaire-trésorier , à l'endos, je l'endosse àvec l'étempe de la Corporation et signé par moi comme secrétaire-trésorier, et déposé au compte de la Corporation.

PAR LE PRESIDENT:

Q- Le règelement auquel le témoin référait, sur les absence est l'article 10 du paragraphe S du règlement numéro 2.

PAR Me JEAN BRISSET:

Q- C'est bien exact?

R- Oui.

Q- Je n'ai pas d'autres questions à poser au témoin, mais je voudrais présenter une autre demande en regard de la pièce Exhibit 524, qui a été déposée ici à Montréal, lors je crois de la première session, je demanderais s'il est possible de complèter cette pièce, qui est la liste des pilotes en exercice dans la circonscription, en indiquant leur classe.

PAR Me MARC LALONDE:

- Je n'ai pas d'objection, Votre Seigneurie, seulement j'en prend la responsabilité.



PAR Me MAURICE JACQUES:

Q- Je détacherai la pièce que j'ai déposée et je la complèterai , elle sera complété par ma secrétaire.

PAR LE PRESIDENT:

- Alors vous vous en occupez pour qu'elle soit complètée d'ici quelques jours, en ajoutant entre les colonnes, au moins, au milieu, vous indiquerez la classe des pilotes , soit la classe A-B-C- un (1), deux (2), ou trois (3).

PAR Me JEAN BRISSET:

Q- Monsieur Hémond, pourriez-vous nous fournir une liste des tours qui ont été alloués aux administrateurs de la Corporation de votre circonscription pour les années mil neuf cent soixante (1960), mil neuf cent soixante et un (1961) et mil neuf cent soixante et deux (1962)?

R- Je crois que oui.

Q- Avec les noms de chacun et le nombre de tours alloué à chacun?

R- C'est une compilation à faire par exemple.

Q- Est-ce que vous pourriez un numéro à cette pièce d'ici, Votre Seigneurie.

PAR LE PRESIDENT:

- Ce sera la pièce Exhibit 782, et pourriez-vous donner une description, s'il-vous-plaît?

PAR Me JEAN BRISSET:

- C'est la liste indiquant les noms



des administrateurs à qui des tours ont été alloués durant les années mil neuf cent soixante (1960), mil neuf cent soixante et un (1961) et mil neuf cent soixante et deux (1962) y compris le nombre de tours alloués à chacun, comme pièce Exhibit 782.

PAR LE PRESIDENT:

- Pour quelles années?

PAR Me JEAN BRISSET:

- Pour mil neuf cent soixante , (1960), mile neuf cent soixante et un (1961), mil neuf cent soixante et deux (1962), et je crois que ça été demandé pour la circonscription de Québec.

PAR LEPRESIDENT:

- Oui dans la demande pour la circonscription de Québec., et est-ce que vous avez d'autres questions au témoin.

PAR Me MAURICE JACQUES:

- Je n'ai pas de question à poser au témoin, Votre Seigneurie, mais j'aurais des questions à poser à monsieur Hamelin, en regard avec le témoignage de monsieur Hémond, et ça pourrait se faire après l'ajournement.

PAR Me MARC LALONDE:

Q- Votre Seigneurie, peut-être qu'on pourrait terminer l'interrogatoire de monsieur Hémond, par ça.

PAR LE PRESIDENT:

- Très bien.

PAR Me MARC LALONDE:



PAR Me MARC LALONDE:

Q- Monsieur Hémond, cette somme de soixante et quinze dollars ($75.00) ou quatre-vingt-dix dollars ($90.00) qu'ona parlé pour la valeur d'un tour, est-ce que cette somme qui est versée en argent aux administrateurs?

R- Non.

Q- Est-ce que cette somme prive d'une certaine façon les confrères qui ne sont pas administrateurs, quelle est la nature de cette allocation?

R- Bien pour moi, `a mon sens c'est que cette allocation est faite dans la but que l'individu ne soit pas obligé de faire un surplus d'ouvrage pour reprendre le temps perdu.

Q- Ma question est la suivante, monsieur Hémond:"Est-ce qu'un membre peut se plaindre que s'il n'y avait pas eu réunion des administrateurs , il aurait fait soixante et quinze dollars ($75.00) de plus que l'administrateur et qu'il aurait pas eu à allouer un tour?

R- Il aurait en fait plus d'argent, mais il n'y a pas d'allocation d'argent attachée à ce tour alloué.

Q- Si du fait l'administrateur n'a pas été à l'assemblée , est-ce que les autres membres auraient bénificié de quelque façon de cette absence d'assemblée?

R- Je ne crois pas.

Q- Vous avez parlé d'administration



pour la valeur des tours, et récemment est-ce qu'il y a une cause particulière, est-ce que c'est exceptionnel quand vous avez parlé d'un tour au montant de quatre-vingt-dix dollars ($90.00)?

R- Oui c'est arrivé seulement à deux (2) occasions cette année. la moyenne ordinairement c'est de soixante et quinze dollars ($75.00) à soixante et dix-sept dollars ($77.00).

Q- Celà est arrivé à deux (2) occasions?

R- Oui.

Q- Quelles étaient les circonstances?

R- La dernière période entre le 16 octobre et le 31 octobre et puis je crois que l'autre période c'était dans le mois de juin, si ma mémoire ne fait pas défaut.

Q- Est-ce que les pilotes de classe A reçoivent une allocation de vingt-cinq dollars ($25.00) ou s'ils reçoivent quelques valeurs pour un demi-tour?

R- Voici, la distribution de ce vingt-cinq dollars ($25.00), le vingt-cinq dollars, ($25.00) est donné pour un voyage soit de Montréal à Trois-Rivières ou de Trois-Rivières à Québec, et le montant de vingt dollars ($20.00) est attribué à un voyage qui serait de Trois-Rivières à Contrecoeur, ou de Contrecoeur à Trois-Rivières, et la valeur de quinze dollars ($15.00) est attri-



buée pour un voyage qui serait de Montréal à Sorel ou au Bassin François et Montréal, Trois-Rivières, Lanoraie, ou Bassin St-François à Trois-Rivières ou Sorel, et Bassin St-François, et il y a des extentions de section en bas de Trois-Rivières qu'il peut y arriver à voir des bris ou des ancrages, pas des ancrages, je dirais pas ça, mais des bris, des accidents, ou quelque chose comme ça, où la répartition serait à peu près de même valeur, en comptant un bateau de Trois-Rivières à Montréal.

Q- Merci.

PAR Me JEAN BRISSET:

Q- Est-ce que j'ai raison de croire en regard de l'Exhibit 533 que les frais d'administration du fond de pension sont administrés par le Gouvernement?

R- Oui.

Q- C'est exact?

R- Oui.

PAR LE PRESIDENT:

Q- D'autres questions au témoin, alors s'il n'y en a pas d'autres, nous ajournerons à deux heures et trente, cet après-midi.

ET LE TEMOIN NE DIT PLUS RIEN

Je, soussigné, sténographe-officiel, étant dûment assermenté,



certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques:

ET J'AI SIGNE:

CHS.-ANDRE BEDARD,
Sténographe-officiel,



CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S. Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissaire
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

INTERROGATOIRE DE MONSIEUR

Orance Hamelin, âgé de 56 ans, capitaine et pilote dans le district de Montréal, président de la Corporation des Pilotes du St-Laurent.

PAR Me MAURICE JACQUES:
Procureur de la Commission.

Q- Sous le même serment que ce mation, monsieur Hamelin, le secrétaire-trésorier, monsieur Hémond a attiré l'attention de la Commission sur votre règlement à l'effet que les pilotes qui manquent des tours pour quelque raison que ce soit, pour maladie, ou par suspension ne peuvent pas reprendre leur tour, est-ce bien exact?
R- C'est bel et bien exact.
Q- Depuis combien de temps ce règlement existe t-il dans votre circonscription?



R- Depuis deux (2) ans.
Q- Et antérieurement quelle était la réglementation?
R- Bien antérieurement, nous permettions à nos membres qui s'étaient absentés par maladie ou avec permission des autorités de reprendre ces tours, mais nous nous sommes qu'il y avait eu abus très grave surtout en fin de semaine, à un moment nous avions eu dix-huit (18) à vingt (20) pilotes qui étaient absents pour raisons de maladie et permissions.
Q- Sur combien de pilotes à ce moment là?
R- Bien il devait y avoir dans ce temps là, une centaine de pilotes, peut-être même, je crois qu'il y a eu un moment où il y en a eu un peu plus que ça, et ce qui arrivait, c'est que seulement les mêmes gens de devoir qui se sacrifiaient toujours pour donner du service, alors à une assemblée générale de tous nos membres, il a été décidé pour le bon fonctionnement et une meilleure discipline, chez nous, ce privilège serait enlevé.
Q- Aujourd'hui un pilote ne peut pas reprendre le tour s'il s'absente?
R- Oui il perd son tour.
Q- S'il est malade ou se par maladie?
R- Oui.
Q- Et c'est tout?



R- Oui.
Q- Ext-ce que vous avez pu constater une réduction du nombre d'absences à la suite de l'application de ce règlement?
R- Oui, il y a une réduction énorme.

PAR Me MARC LALONDE:
Procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central.

Q- Monsieur Hamelin, sauriez-vous me dire si lorsque vous faites des assemblées durant l'hiver, les directeurs reçoivent des rénumérations de tour?
R- Aucunement.
Q- De quelle période à quelle période que ça couvre?
R- Du 1 décembre au 8 avril nous avons aucune allocation de tour pour les directeurs.
Q- Est-ce qu'il y en a des assemblées du conseil d'administration ou du comité de régie durant cette période?
R- Nous passons presque l'hiver en assemblées et en discussion.
Q- Maintenant nous allons faire encore rendre compte de ça par des témoins concernant l'apprentissage et j'aimerais vous poser quelques questions relativement au système actuel d'arbitrage tel qu'accordé par votre gouvernement général concernant des règlement de mil neuf cent soixante et un (1961), je crois, est-ce que votre



gouvernement a pris l'initiative d'établir un nouveau système d'apprentissage?

R- C'est bien ça, monsieur.

Q- Comment avez-vous procédé à cet effet?

R- Nous avons demandé l'aide d'experts d'en dehors de notre organisation pour nous diriger, ces gens là ont fait une étude approfondie de notre question et nous ont fait des recommandations après plusieurs séances avec les conseillers d'administration du temps et nous avons suivi leur directives pour l'entrainement futur de nos candidats au pilotage.

Q- Est-ce que ces recommandations ou projets d'arbitrage étaient passés au conseil depuis le pilotage?

R- Oui ça été soumis au département.

Q- Et sauriez-vous dire si en général l'autorité du pilotage acceptait les recommandations faites par votre organisation?

R- Oui nous avons eu une bonne coopération du département en ce sens là.

Q- Sauriez-vous dire qui payait les frais d'experts que vous aviez engagés à cet occasion?

R- Nous mêmes, notre organisation, notre corporation payait pour ces études.

PAR Me JEAN BRISSET:

Procureur de la Fédération des



Armateurs du Canada.

Q- Si vous me permettez en rapport avec le document produit ce matin comme Exhibit 779 j'aurais quelques questions à poser au témoin. Monsieur Hamelin, vous avez déposé ce matin le rapport annuel de votre président pour l'exercice mil neuf cent soixante et deux (1962) que j'ai eu maintenant l'occasion de lire et je voudrais attirer votre attention sur un extrait à la page cinq (5) qui se lit comme suit:"Je voudrais mentionner certains points qui ont fait l'objet de discussion aux assemblées générales l'an dernier, soit durant le cours de l'année tout d'abord , il y a eu le projet de porter de sept mille à huit mille (8000) tonneaux la limite du tonnage des navires que les pilotes de la classe B peuvent piloter, votre conseil a longuement étudié cette question pour qu'un tel changement y soit apporté" pardon"et on en est venu à la conclusion qu'il ne serait pas opportum de pour le moment de faire des pressions pour qu'un tel changement soit apporté" voulez-vous m'expliquer quelle est la raison du changement d'attitude de la Corporation car j'ai compris qu'une telle demande avait été faite au mois d'octobre auprès de l'autorité du polotage?

R- La raison que nous avons changé d'attitude est celle-ci: C'est qu'au moment o`u nous avons discuté de cette question devant l'assemblée générale, je ne sais pas trop qui a émis l'opinion que vu qu'il y avait une enquête royale



Nous ne devions pas faire aucun changement dans notre régie interne ou dans notre système d'opération tant que l'enquête royage ne serait pas finie, alors l'assemblée a consenti, il y avait peut-être une raison logique de laisser les choses en suspend, au printemps dernier après avoir interrogé différentes personnes, je me suis aperçu de même si la Commission Royale siégeait ce n'était pas une raison pour ne pas apporter cette amélioration dans notre système de classe et surtout une amélioration dans le "dispatching", alors nous avons eu une couple d'assemblées, une du bureau d'administration et une du comité de régie et nous en sommes venus à la conclusion que nous ferions une espèce ...c'est-à-dire nous avons envoyé un bulletin, un questionnaire à nos membres leur demandant s'ils étaient en faveur oui ou non de faire cette amélioration là.

PAR Me MARC LA LONDE:
Pour la Corporation des Pilotes
du St-Laurent Central.

Q- Un référendum?

R- Un référendum, et la réponse était très en faveur d'augmenter le tonnage de sept (7) à huit mille (8000) tonneaux et c'est pour cette raison que le conseil a décidé de faire la demande

PAR Me JEAN BRISSET:
Pour la Fédération des Armateurs
du Canada.

Q- Ce référendum où a t-il eu lieu?



R- Dans le mois de septembre ou à la fin d'août et le mois de septembre, il me semble.

Q- Combien y a t-il de pilotes de classe A dans la circonscription actuelle?

R- Trente-six (36).

Q- Maintenant est-ce que f'effet pratique qui a fait augmenter le tonnage qui est chargé dans les navires que peuvent piloter les pilotes du classage B et sept mille (7000) à huit mille (8000) auraient pour effet d'amener une diminution du nombre de pilotes de la classe A ou si certains seraient remis dans la classe B?

R- Peut- etre pas une diminution mais au moins pas une augmentation.

Q- En d'autres termes le résultat de ce changement sera que ceux qui sont dans la classe B à l'heure actuelle et qui sont prêts à être promus à la classe A verraient leur promotion du moins retardée?

R- Oui peut-être.

Q- Maintenant quand vous en êtes venu à cette décision d'augmenter le tonnage j'imagine qu'à ce moment vous avez réalisé qu'au point de vue expérience dans le pilotage qu'il ne fallait pas plus d'expérience pour piloter un navire de sept mille (7000) tonneaux qu'un navire de huit mille (8000) tonneaux ou vis-versa?

R- Bien ça monsieur.

Q- Maintenant est-ce qu'il y a eu une



limite en regard de laquelle l'expérience compte?

R- Oui et ça tout dépend du pilote et de son habilité.

Q- En d'autres termes est-ce que vous pourriez dire que cette limite que vous voulez maintenant porter à huit mille (8000) tonneaux pourrait de ce fait éliminer ceux qui montent les navires, les plus gros navires?

R- Certainement, je ne crois pas que ça apporte aucune diminution de rendement de la part des pilotes.

Q- En d'autres termes tout pilote de la classe B pourrait piloter une navire de la classe A?

R- Oui certainement, un grand nombre de pilotes qui pourraient piloter les navires de la classe A.

Q- Maintenant pour en arriver au rapport de votre président pour l'année mil neuf cent soixante et deux (1962) j'ai constaté que la situation;" de même il en avait été question d'une section possible avec les pilotes de bord ou encore l'établi ssement de deux sections dans notre circonscription qui serait de Québec à Sorel et de Sorel à Montréal, et encore là notre conseil a étudié ces questions avec attention et en est venu à la conclusion que ni dans un cas ni dans l'autre il serait dans l'intérêt commun de faire quoi que ce soit en ce sens" voulez-vous m'expliquer ce qu'il faut comprendre par l'intérêt commun, évidem-



ment il s'agit de l'intérêt commun des pilotes?
R- Pas nécessairement, il s'agit aussi de penser toujours si le service va être accepté, si les conditions actuelles vont être améliorées ou diminuées en faisant le changement.
Q- Depuis combien de temps cette question de possibilité de la relève de pilote à Sorel est-elle à l'étude à votre corporation?
R- Elle a été amenée je crois par un de nos membres devant une assemblée, je crois il y a deux (2) ans si je ne me trompe pas.
Q- Est-ce qu'il y a eu discussion en assemblée générale de cette possibilité de la relève du polite à Sorel?
R- Je ne sais pas si il y a eu discussion, je m'en souviens pas, je crois que la discussion n'a pas été très longue parce que la question a été rejetée par l'assemblée sans trop trop de discussion.
Q- Est-ce qu'il y avait des vues partagées à son sujet?
R- Non, ça ne m'a pas eu l'air, si je me souviens bien, il n'y en a pas eu, seulement la personne qui a ouvert cette question, elle semblait favoriser ce changement.

PAR Me MARC LALONDE:
Pour la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central.

Q- Est-ce que je vous ai bien compris ça, monsieur Hamelin lorsque vous avez dit



dans votre témoignage antérieur , lorsque vous avez repondu à une question de mon confrère quant aux pilotes de classe A, notre opinion est-il qu'on pourrait éliminer la catégorie des pilotes de classe A?

R- Non, ce n'est pas ça, monsieur Brisset m'a demandé si la décision d'augmenter le tonnage voulait dire qu'il n'y aurait diminution dans le nombre de classe A et j'ai répondu qu'au moins il n'y aurait pas augmentation, nous ne voulons pas au temps que possible augmenter le nombre, nous trouvons qu'il y en a déjà assez.

Q- Le nombre de pilotes de classe A?

R- Oui.

Q- Parce que j'avais cru comprendre la question de mon confrère autrement, et je voudrais que ça soit clair là-dessus et à votre avis est-ce qu'on pourrait se dispenser complètement de la classe A et statuer disons que tous les pilotes de classe B pourraivent piloter tous les navires?

R- Je n'ai pas certainement pas exprimé cette opinion là et c'est un fait qui est clair parce qu'il y a nécessité d'avoir des pilotes de classe A.

Monsieur Harold Renwick , commissaire et Me Maurice Jacques, procureur de la Commission in-



interrogent maintenant le témoin en anglais.

Je, soussigné, sténographe-officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques:

ET J'AI SIGNE:

CHS.-ANDRE BEDARD,
Sténographe-officiel.



C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J. C. S.
Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

PAR Me MARC LALONDE:

Pour la Fédération des Pilotes du St-Laurent Central.

Votre Seigneurie, monsieur Hémond avait certains documents à produire et je voudrais le ramener dans la boîte.

PAR LE PRESIDENT:

Très bien.

INTERROGATOIRE DE MONSIEUR LUCIEN HEMOND: secrétaire-trésorier de la United Montréal Pilots et de la Corporation du St-Laurent Central.

PAR Me MARC LALONDE:

Pour la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central.



Q- Sous le même serment que ce matin, monsieur Hémond?

R- Oui.

Q- On vous a demandé de produire les procès verbaux des assemblées lors et en rapport avec l'arrêt de travail de mil neuf cent soixante et deux (1962), je vous exhibe une photocopie du procès verbal de l'assemblée générale spéciale de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central, le 30 mars mil neuf cent soixante et deux (1962) et d'une autre assemblée spéciale de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central et de la société United Montréal Pilots le six (6) avril mil neuf cent soixante et deux (1962) ainsi qu'une photocopie du procès verbal d'une assemblée du conseil d'administration de la Corporation des Pilotes duSt-Laurent Central et de la Société United Montréal Pilots du trente (30) mars mil neuf cent soixante et deux (1962) ainsi d'une assemblée du Comité de Régie des mêmes organisations du treize (13) mars mil neuf cent soixante et deux (1962) est-ce que vous voudriez me dire s'il s'agit des photocopies des procès verbaux de vos livres des Minutes et si le certificat qui apparaît au bas de ces documents est de vous même?

R- C'est ça, c'est très bien.

Q- Je vous exhibe une autre photocopie des télégrammes adressés par monsieur Adélard TRemblay à...sans indication de destinée....auxquels est attaché un certificat qui apparaît signé



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

par vous même à l'effet que ces télégrammes convoquaient les membres...convoquaient les membres à une assemblée en date du six (6) avril mil neuf cent soixante et deux (1962) et pourriez-vous me dire si ces télégrammes ont été expédiés à chacun des membres de la société et de la corporation?

R- Oui.

Q- Je constate en outre que l'assemblée du trente (30) mars mil neuf cent soixante et deux (1962) comporte au début la transcription d'une lettre adressée par vous même et sans indication de destinataire laquelle lettre est un avis de convocation des membres de la corporation et de la société pour une assemblée spéciale le trente (30) mars mil neuf cent soixante et deux (1962) - pourriez-vous dire à la Commission si ces avis de convocation ou télégrammes ont été envoyés aux membres, à tous et chacun des membres de la société,de la Corporation?

R- Oui monsieur.

Q- Je désirerais produire copie de ces procès verbaux et avis de convocation sous la cote.

PAR LE PRESIDENT:

780.

PAR Me MARC LALONDE:

Exhibit 780, et monsieur Hémond on a référé devant cette Commission à certaines correspondaces en regard avec la distance qui devait être regardée entre la quille des navires et



le lit du fleuve, je vous montre ici une lettre expédiée par...photocopie d'une lettre expédiée par l'assistant- secrétaire de votre corporation et l'autorité du pilotage ainsi que photocopie d'une réponse de l'autorité du pilotage à vous même en dante du vingt (20) avril mil neuf cent soixante et trois (1963) et sauriez-vous dire à la Commission s'il s'agit de la correspondance échangée entre votre corporation et l'autorité du pilotage en rapport avec la diminution de ce qu'on appelle en anglais: " under keel clearance" de trois (3) pieds à deux pieds et six pouces (2.6) pour les navires de la Shell Oil?

R- Oui c'est la correspondance et c'est exact.

Q- Je désirerais déposer photocopie de ces documents sous la cote.

PAR LE PRESIDENT:

Exhibit 783.

PAR Me MARC LALONDE:

Exhibit 783 et qu'est-ce... est-ce que vous désirez que je la désigne d'avantage?

PAR LE PRESIDENT:

Oui.

PAR Me MARC LALONDE:

Correspondance entre le Ministère des Transports et la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central, concernant la demande de Asiatic Petroléum Corporation de réduire la distance entre la quille du navire et le lit du Fleuve de ces



navires en mars mil neuf cent soixante et deux (1962).

PAR LE PRESIDENT:

En mil neuf cent soixante et trois (1963).

PAR Me MARC LALONDE:

Excusez en date du vingt-deux (22) et du vingt-six (26) avril, mil neuf cent soixante et trois (1963), je m'excuse. Puis on a en outre référé ce matin à une demande, excusez à une correspondance échangée entre le Ministère des Transports et votre Corporation en rapport avec le projet de ce Ministère de déduire une partie des frais d'administration du pilotage, des revenus des pilotes, je vous montre photocopie d'une lettre adressée par monsieur J.R. Baldwin, sous-ministre des Transports au Capitaine Roger Laliberté, président des Pilotes de la Corporation, c'est-à-dire président de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central en date du 15 septembre, mil neuf cent soixante et un (1961) et réponse de monsieur Laurent Marchand, président, à monsieur Baldwin, en date du quatorze (14) octobre, mil neuf cent soixante et un (1961) voudriez-vous me dire s'il s'agit de la correspondance échangée entre le Ministère et votre Corporation à ce sujet?

R- Oui.

Q- Je constate que la lettre que monsieur Baldwin a adressé à monsieur Laliberté, le président...est-ce que monsieur Laliberté était



président à ce moment là?
R- C'est parce qu'il était président l'année précédehte et je suppose que monsieur Baldwin n'a pas été avisé du changement .
Q- Vous aviez changé de président depuis quand?
R- On avait changé au mois de janvier.
Q- Est-ce que vous faites chaque année parvenir la liste des membres de votre comité de pilotage ainsi que l'élection de votre président?
R- On fait parvenir ça au surintendant à Montréal.
Q- Est-ce que vous faites parvenir à chaque année, à l'autorité de pilotage et à ce moment là une liste des officiers élus par votre groupement?
R- Oui.

PAR LE PRESIDENT:

Ces documents sont produits comme Exhibit 784.

PAR Me MARC LALONDE:

Q- Exhibit 784, correspondance entre le Ministère des Transports et la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central, concernant l'affectation des revenus des pilotes à l'administration du pilotage, le quinze (15) septembre et le quatorze (14) octobre, mil neuf cent soixante et un (1961), est-ce que vous faites préparer un état financier



de la Corporation et de la société chaque année?

R- Oui monsieur.

Q- Est-ce que ces états financiers sont vérifiés par une vérificateur?

R- Oui.

Q- Est-ce qu'une copie est remise à chacun des membres de la société et de la corporation?

R- Oui monsieur.

Q- En cours d'année, lors de l'assemblée du conseil d'administration, est-ce que vous remettez...est-ce que le conseil d'administration reçoit des états financiers intérimaires?

R- Mensuellement.

Q- Je vous montre des copies des états de finance de la United Montréal Pilots et de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central pour l'année expirée le trente et un (31) décembre, mil neuf cent cinquante - huit (1958) jusqu'au trente et un (31) décembre , mil neuf soixante et deux (1962) et sauriez-vous dire à la Commission s'il s'agit des états financiers de cette organisme?

R- Oui monsieur.

Q- Je désirerais déposer en liasse les états financiers de la Société United Montréal Pilots et de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central pour la période de mil neuf cent cinquante-huit (1958) à mil neuf cent soixante et trois (1963.



PAR LE PRESIDENT:

Comme Exhibit 785.

PAR Me MARC LALONDE:

Sous la cote Exhibit 785.

Merci.

PAR Me JEAN BRISSET:

Pour la Fédération des Armateurs du Canada.

Je demanderais la permission d'ajourner mon interrogatoire pour examiner les documents.

PAR LE PRESIDENT:

Très bien.

PAR Me MARC LALONDE:

S'il y avait possibilité que monsieur Hémond soit interrogé aujourd'hui parce que monsieur Hémond doit s'absenter dans la journée de demain.

PAR LE PRESIDENT:

Certain, ce serait la première chose demain matin.

PAR Me JEAN BRISSET:

Ou la semaine prochaine.

PAR Me MARC LALONDE:

Q- Est-ce que vous pouvez venir demain matin?

R- Je peux venir demain matin.

PAR LE PRESIDENT:



Alors le témoignage va être ajournée à demain avant-midi.

Je, soussigné, sténographe-officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques:

ET J'AI SIGNE:

Chs.-André Bédard,
Sténographe-officiel.




ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S. Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

INTERROGATOIRE DE MONSIEUR ROBERT GAGNE: âgé de 33 ans, pilote de la section Trois-Rivières à Montréal.

INTERROGE PAR Me MARC LALONDE:
Pour la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central.

Q- Quelle classe êtes-vous?
R- Classe B.
Q- Depuis quand êtes-vous pilote dans la circonscription de Montréal?
R- Je suis rentré dans le courant de l'été mil neuf cent cinquante-huit (1958).
Q- Est-ce que vous avez occupé une fonction quelconque dans la Corporation ou la Société United Montréal Pilots?
R- J'ai été directeur durant deux (2)



ans en mil neuf cent soixante (1960) et en mil neuf cent soixante et un (1961) du bureau d'administration et cette année, je suis membre du comité d'-administration et de promotion.

Q- Est-ce que vous êtes au courant du système d'apprentissage qui existe actuellement dans votre circonscription?

R- Lorsque le nouveau système en est venu en force le dix-sept (17) octobre, mil neuf cent soixante et un (1961) je faisais partie du comité d'admistration pour l a promotion.

Q- Vous disiez lorsque le système est venu enforce le dix-setp (18) octobre , mil neuf cent soixante et un (1961) ?

R- Je me trouvais dans le moment ...dans ce temps là, je devrais dire, membre du comité d'administration et de promotion et j'avais eu affaire avec le nouveau système .

Q- Pourriez-vous expliquer à la Commission sommairement quel est le système d'apprentissage qui existe actuellement dans votre circonscription?

R- A l'heure actuelle, il y a système proprement dit qui est à une période de transition, un système proprement dit, premièrement on ne se trouve pas à une manière à avoir iélimi-né le comité d'admission et de promotion composé d'un jury d'examen qui comprend le surintendant général, excusez, régional qui en est le président et un membre du département des Transports



qu'il nous est permis de rencontrer et qui est au courant aussi comme secrétaire et trois (3) membres du comité des pilotes, puis le système en lui-même au complet, lorsqu'il l'est, il y a nécessairement un jury d'examen qui étudie les nécessités pour des nouveaux pilotes et de nouveaux apprentis, lorsqu'il y a nécessité d'apprentis on fait une demande publique dans les journeaux pour demander des apprentis afin qu'ils seprésentent devant le jury d'examen, et quand l'examen, le candidat qui a passé avec succès ses examens est recommandé par après et on établi une liste d'éligibilité et on lui recommande après de faire un stage de deux (2) ans à l'école de marine de Rimouski et après de servir pendant douze (12) mois sur un navire à long cours, de cabottage ou à l'intérieur et lorsqu'ils ont passé à travers ceci, ils se présentent de nouveau devant le jury d'examen et une liste d'éligibilité est établie chaque année, et quand le besoin de nouveaux apprentis baisse encore, les examens sont passés et une liste d'éligibilité pour ses personnes qui deviennent apprentis-pilotes est présentée et vous avez la période de transition, avant que le nouveau système vienne en force, il y avait une liste d'aspirants apprentis-pilotes et ceux qui se trouvaient sur cette liste avant la date...je vais la trouver ici, je crois que c'est....avant le quinze (15) avril, mil neuf cent soixante et un (1961) se trouvaient à être obligé de garder les aspirants apprentis-pilo-



tes là, et ça formaient quatre (4) nouvelles listes ou cinq (5) listes, la première liste comprenait ceux qui avaient un an d'étude à l'école de marine de Rimouski, avec un certificat et ces personnes là se trouvaient sur une liste et qui devenait automatiquement la liste numéro un, et nous avions la liste numéro deux (2) pour ceux qui avaient deux (2) ans à l'école de marine de Rimouski et douze (12) mois en mer, et la liste numéro trois (3) se trouvait pour ceux qui ont un an à l'école de marine de Rimouski et la liste numéro quatre (4) se trouvait à être les certificats de premier officier de pilotage, mais la liste trois (3) et la liste quatre (4) pour pouvoir être appelé apprentis-pilotes, il faut que la liste numéro trois (3) ait un an à l'école de marine de Rimouski, et il faut qu'il passe une autre année à l'école de marine de Rimouski plus douze (12) mois en mer et la liste numéro quatre (4) c'est un certificat comme officier de pilotage, et il faut qu'ils aillent à l'école de marine de Rimouski pour un an, et c'était revisé suivant les conditions , là vous vous en alliez sur une liste qui était tròp jeune et qui venait juste de mettre leur nom sur la liste, sur la liste numéro cinq (5) et chaque fois que le besoin de nouveaux apprentis, chose qui se fait raisonnablement durant l'hiver, on revisait nos listes, quand on voulait de nouveaux apprentis-pilotes et on référant aux listes numéro un, deux (2) en descendant.

Q- Si je comprends bien, à l'heure



actuelle vous en êtes encore à ce système de transition?

R- Oui.

Q- Est-ce qu'il vous est arrivé de siéger sur le jury d'examen?

R- Quelques fois.

Q- Combien de pilotes de la circonscription siègent sur ce jury?

R- Notre nouveau système a trois (3) pilotes dans le jury d'examen, trois (3) pilotes dans le comité et il est arrivé quelques fois, et ça été mon cas ce printemps où vous savez que le district est divisé en deux, quand bien, vient le temps de passer l'examen, nous avions un pilote dans une partie, un pilote dans l'autre et dans des cas comme ça, on a pris pour habitude de demander comme aviseur un pilote du conseil d'administration, de promotion, pour aviser les membres du jury d'examen et pour les aider.

Q- Maintenant vous dites qu'il y a trois (3) pilotes de la circonscription sur ce comité et combien y a t-il de représentants de l'autorité du pilotage?

R- Deux (2) le surintendant régional et un représentant du département.

Q- Qui est président du comité?

R- Le surintendant régional.

Q- Pourriez-vous expliquer à la Commission sommairement comment fonctionnent les séances du jury d'examen?



R- Bien l'assemblée naturellement est présidée par leprésident, le surintendant régional, et le livre des Minutes est tenu par le secrétaire qui se trouve comme on dit l e presidium, le représentant du département des Transports lit les Minutes de l'assemblée précédente puis elles sont acceptées par le jury d'examen et par après il y a des questions apportées par le président et après par le représentant des pilotes qui sont discutées tour à tour, ou soit sur division, et le vote est pris, depuis que le système est établi, ça très bien marché, règle générale.

Q- Maintenant pourriez-vous expliquer à la Commission qu'est-ce qui se passe lors de l'examen, supposons que le jury décidé que tel candidat à l'apprentissage?

R- Bien , nous avons des examens naturellement , là à la fin le jury d'examen recommande au département ce qui est fait par écrit et lorsque la demande est acceptée, on décidé d'une date, et à cette date là, les apprentis son avisés en conséquence et règle générale c'est au bureau du surintendant du district comme le représentant du département des Transports passe les examens sur ce qu'on appelait "matelotage" puis de sea manship" si le candidat passe l'examen avec succès ...lorsque le candidat qui est après passé ses examens de matelotage et le représentant des pilotes qui assiste à l'examen et qu'un candidat a avec succès ses examens de matelotage nous autres au



point de vue de repers, c'est ce qu'on appelle pilotage lui-même, avec le représentant du département du gouvernement dans les examens de pilotage, s'il passe les deux examens avec succès, le jury d'examen recommande au département de lui donner une licence de pilote de classe C.

Q- Est-ce qu'il vous est arrivé que des candidats réussissent pas à passer leur examen?

R- C'est arrivé à chaque examen à laquelle j'ai assisté.

Q- Qu'un candidat ne soit pas admis à cet occasion?

R- Exactement.

Q- Est-ce qu'il est arrivé à votre connaissance qu'il y ait eu division d'opinion quant à la recommandation ou à la revue d'un candidat qui a subi des examens...des échecs à l'examen?

R- Non.

Q- Ma question c'est, est-ce que les décisions ont toujours été unanimes quant à à l'éligibilité ou l'admission du candidat?

R- Je dirais qu'en mil neuf cent trente-neuf (1939(il est arrivé un cas où dans l'examen un pilote semblait accepter et après ça on s'est rendu à l'évidence qu'on ne pouvait pas le passer et ça été accepté par les officiers du département.

Q- Je crois comprendre qu'il y avait un examen pour l'admission à l'apprentissage



est-ce le même jury d'examen qui siège pour l'admission au pilotage et qu'une fois que l'apprenti a terminé son apprentissage?

R- Oui.

Q- C'est le même jury?

R- Oui.

Q- Et est-ce que vous avez des examens en cours d'apprentissage par le jury d'examen?

R- C'est-à-dire durant les trois (3) premières années lorsque l'apprenti avant le nouveau système l'apprenti était obligé de suivre un cour de pilote déterminé dans une année à l'autre et sous la juridiction de l'école de marine de Rimouski, depuis une couple d'années ce cour est donné à l'école de tecknologie deQuébec par des pilotes et professeurs de l'école de marine de Rimouski, et après ce cour il y a un examen de passé officiel et le résultat est envoyé au jury d'examen et le jury d'examen assiste à l'examen à l'école de technologie à Québec.

Q- Cet examen par qui est-il préparé?

R- L'examen de matelotage est préparé par les professeurs de l'école de marine de Rimouski et l'examen de pilotage par les membres du jury d'examen et un représentant du pilotage, c'est-à-dire trois (3) pilotes.

Q- Qui fait cet enseignement à Québec?



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

R- Ce sont des professeurs qui étaient à Rimouski, à l'école de marine de Rimouski et qui ont été assignés.
Q- Et qui ont été recommendés par qui?
R- Par le comité d'administration sous recommendation du comité d'admission et de promotion.
Q- C'est-à-dire que le conseil d'administration sur demande du comité d'admission et de promotion?
R- Oui.
Q- Et est-ce qu'on donne ces cours durant la saison navigable ou l'hiver?
R- L'hiver, dans les années passées c'était du huit (8) février au...excusez, du neuf (9(janvier au vingt-deux (22) février.
Q- Et est-ce que ces professeurs sont rénumérés?
R- Les professeurs sont payés par l'école de marine de Rimouski dont le salaire est un montant exact que je ne connais pas, pour les années passées, mais je sais que pour l'année passée, ils ont eu une rénumération de payée par la Corporation des Pilotes.
Q- Est-ce qu'il existe une programme d'enseignement pour ces cours?
R- Il y a un syllabus d'établit par le jury d'examen la première fois que je jury d'examen se rencontrait.



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

Q- Je vous montre un document:" Syllabus des cours d'hiver" pourriez-vous prendre connaissance de ce document et me dire s'il s'agit de ce document?

R- C'est un syllabus qui a été établi lorsque les cours ont été établis pour la première fois et depuis il a été amélioré un peu, mais en général c'est le même.

Q- De quelle date semblait ce programme d'enseignement, savez-vous environ quelle année?

R- Bien c'est de suite après lorsque le règlement est venu en force, ça se trouvait en mil neuf cent soixante et un (1961).

Q- On va déposer ce document intitulé:"Syllabus d'étude du cour d'hiver par la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central".

PAR LEPRESIDENT:

Comme Exhibit 786.

PAR Me MARC LALONDE:

Q- Exhibit 786 et voudriez-vous dire à la Commission quels sont sommairement le contenu de ce programme qui en fait est dispensé en trois (3) années, voulez-vous l'expliquer à la Commission?

R- Premièrement, je dis que ça durait les trois (3) premières années d'apprentissage, durant le moment d'apprentissage, qui est de trois (3) ans, donc le cour est espacé en trois (3) ans, les candidats la première année, on leur de-



mande les premières connaissances du pilotage, comment est-ce que ça va dans leur connaissance, leur rapport entre eux autres, en résume ce sont les premières connaissances techniques de la rivière.

Q- Oui?

R- Et la deuxième année, vous tombez dans les règlements, les règlements des ports nationaux, les règlements des ports publics, la détermination des points de repers, quatre lumières ensemble, ce qu'on peut appeler le pilotage amélioré et la troisième année, vous avez encore ces points qui sont beaucoup plus améliorés par les règlements du pilotage, et vous avez cette partie six (6) et six A (6A), du règlement concernant la polution des eaux dans la canalisation du St-Laurent, il y en a une quarantaine, ensuite les rapports d'accidents, les mouillages prohibés, et la manoeuvre des navires, et les conditions existantes.

Q- Comment est fait l'entrainement de pratique desapprentis dans votre circonscription

R- Bien durant la saison de navigation, l'apprenti va sur une liste de tour de rôle comme le pilote et il y a un nombre minimum de voyages à faire entre Québec et Montréal qui comprend cinq (5) voyages à Trois -Rivières, cinq (5) voyages à Sorel, et cent (100) autres voyages dont quatre-vingts (80) devraient être de Montréal à Québec , en général les apprentis font un vingt



pour cent (20%) de plus que ce minimum.

Q- Vous avez dit cent (100) autres voyages?

R- Oui cent (100) autres voyages en plus de ces cinq (5) à Trois-Rivières, et les cinq (5) à Sorel et parmi ces cent (100) voyages, quatre-vingts (80) devront être de Québec à Montréal, puis excusez, durant naturellement , durant l'été et des croisières, et parce qu'il y a un navire fourni par l'école de marine et durant l'été vous avez des croisières faites sur le navire de l'école, le St-Barnabé, vous avez des croisières, et les pilotes sont présents lors de ces croisières de l, école de marine de Rimouski, pour améliorer l'enseignement à l'apprenti.

Q- Est-ce que vous avez été vous même au cours de ces croisières, est-ce que vous avez vous même fait des croisières à bord de ces navires écoles?

R- Oui ma dernière année comme apprenti, j'ai fait des croisières, j'ai fait une croisière sur le navire-école.

Q- Et à votre avis, est-ce que l'utilisation du navire-école pour la formation des apprentis devrait être continué ou s'il y a moyen de s'en dispenser?

R- Personnellement, je suis très très en faveur de ce navire école.

Q- Est-ce que les apprentis sont rémunérés?



R- Ils ont quinze dollars ($15.00) par voyage de Québec à Montréal.

Q- Est-ce que cette somme de quinze dollars ($15.00) est versée dans toutes les années d'apprentissage?

R- Oui.

Q- Est-ce que cette somme de quinze dollars ($15.00) est versée dans la première année?

R- Je ne peux pas dire, et justement dans mon cas la première année, c'était douze dollars ($12.00) mais je ne pourrais pas assermenter sur ce rapport là.

Q- Comment fonctionne la liste des apprentis par rapport à la liste du tour de role des pilotes , est-ce qu'un apprenti est affecté aux navires par l'autorité du pilotage, ou s'ils sont libres de choisir leur navire?

R- Bien je devrais dire que de temps en temps ils étaient assez libres, il y avait toujours une revue, mais ils étaient assez libres, généralement. mais depuis que le jury d'examen est venu en force on a surveillé beaucoup plus les voyages, faits par les apprentis, et pour les obliger à faire le nombre de voyages requis naturellement , pour les aider à faire le nombre de voyages requis, et il fallait voir à ce qu'ils soient "dispatchés" à bord des navires, donc on a demandé aux cinq (5) jurés d'examen par l'extremise du représentant du district de voir l'autorité pour essayer de s'occuper de "dispatcher" l'apprenti à Qué-



bec et Montréal, une chose qui s'est améliorée beaucoup à l'heure actuelle, les apprentis sont "dispatchés" comme pilote entre Québec et Montréal, et ne peuvent pas perdrent leur tour et quand ils perdrent les leurs, ils tombent au bas de la liste et passent devant le surintendant .

Q- Cette somme de douze ($12.00) à quinze dollars ($15.00) que vous avez mentionnée, est-ce qu'elle est chargée par l'autorité de pilotage aux navires ou si les apprentis la perçoivent eux-mêmes?

R- Les apprentis la perçoivent eux-mêmes auprès du capitaine du bâtiment ou de la compagnie de navigation ou encore de l'agence.

Q- Est-ce que cette fonction n'est pas éliminée de la même façon que dans le cas du pilotage par l'autorité?

R- Non.

Q- Du pilotage?

R- Non.

Q- Quelle est la fonctiondu comité d'admission et de promotion dans votre groupement par rapport au jury d'examen, par rapport à l'apprentissage en général?

R- Je devrais dire que le comité d'admission et de promotion faisait auparavant ce qui se trouve à être fait à l'heure actuelle par le jury d'examen, il s'occupait de l'apprentissage en général, du règlement d'apprentissage des apprentis, des honoraires de l'apprentissage, mais avec



la venue du nouveau règlement, beaucoup de cet ouvrage se trouve à être fait par le jury d'examen et on a décidé degarder le comité de promotion, d'admission et de promotion, parce qu'on trouvait que peut-être dans le futur on aurait peut-être une utilité par ce comité et pour les deux membres du comité qui font partie du comité d'admission et de promotion, qui se trouvetà être sur le jury d'examen, ces deux (2) membres là font rapport au comité d'admission et de promotion et ils font rapport au comité d'admisistration.

Q- Mais...est-ce que dans...est-ce que le président du comité d'admission et de promotion fait rapport à l'assemblée générale annuelle?

R- Oui.

Q- Merci.

Interrogé en anglais par Me Collin Masson.
Procureur de la Dominion Marine Association.

INTERROGE PAR Me JEAN BRISSET:
POur la Fédération des Armateurs du Canada.

Q- Monsieur Gagné pendant votre stage d'apprentissage, combien de voyages avezvous faits par année?



R- Je dirais que ça fait autour de quatre-vingts (80), entre quatre-vingt (80) et cent (100) voyages.

Q- Pendant le temps de votre apprentissage, le nombre de voyages requis, minimum était de?

R- Qinquante (50).

Q- Et en ce moment, . . . maintenant il a été augmenté à cent (100) plus huit (8) autres voyages?

R- Cent (100) plus dix (10), ce qui fait cent dix (110).

Q- Vous nous avez dit en regard du jury d'examen que la circonscription était divisée en deux, lorsque le jury d'examen siégeait, il était assisté par des membres du comité d'admission et de promotion, est-ce quej'ai bien compris?

R- Oui.

Q- Voulez-vous me dire quel est le rôle joué par le jury d'examen par le comité d'admission et de promotion?

R- Le rôle d'aviseur simplement.

Q- Et combien d'aviseur assiste ainsi le jury d'examen?

R- Un ou deux (2).

Q- Alors en fait vous avez quatre (4) ou cinq (5) pilotes plus deux (2) représentants sur le comité?

R- Non, je ne dirais pas ça, les deux (2) membres du comité d'admission et de promo-



tion ont absolument rien à dire dans les décisions. ils vont y assister avec les membres du jury d'examen qui font partie du district de Trois-Rivières et de Montréal, ils vont assister, ils sont des pilotes, mais dans le décision, soit de passer ou de faire manquer un des candidats, ils ont absolument rien à décider, et même s'il y a une discussion qui se fait, ces jurés d'examen ne prennent pas part à la discussion.

Q- Quand nous avez décrit un examen et si j'ai bien compris, il s'agissait d'un examen passé par un ou des apprentis pilotes pour être reçu pilote, c'est bien exact?

R- Oui.

Q- Alors vous avez d'abord des questions qui ont trait au matelotage, questions préparées par les représentants du ministère et le surveillant de l'école, c'est bien ça?

R- Oui.

Q- Vous avez ensuite un examen sur le pilotage même, et je présume que les questions sont posées par des pilotes à ce moment qui sont membres du jury?

R- Oui.

Q- Est-ce que l'examen dont il est ici question est un examen écrit ou oral ou les deux?

R- Dans l'examen de matelotage désigné le matin, est par écrit, et ensuite l'examen de rivière est oral.



Q- Alors l'examen de pilotage est entièrement oral?
R- Oui.
Q- Est-ce qu'une charge est faite à l'apprenti-pilote qui passe cet examen?
R- Bien une charge est fait dans la loi par le département, le montant exact , je crois que c'est quinze dollars ($15.00) il faudrait que je regarde. (Le témoin vérifie un document qu'il a en main et continu sa réponse) quinze dodllars ($15.00)
Q- Payable par l'apprenti-pilote?
R- Oui.
Q- Au Ministère des Transports?
R- Oui.
Q- Est-ce qu'il y a une charge faite par la Corporation?
R- A l'apprenti?
Q- Oui?
R- Non.

PAR Me MARC LALONDE:

\- Je demanderais au témoin de répondreoui ou non clairement par ce que les signes de tête ne paraissent pas dans les notes sténographiques:

PAR LE PRESIDDNT:

Je vois dans le règlement pour le district de Montréal, partie 2; article 28, 1-D, the applicant for



admission as apprentice pay a fee of ten dollars ($10.00)", est-ce dix dollars ($10.00) ou quinze dollars ($15.00), est-ce que c'est bien l'article qui s'applique?

PAR Me MAURICE JACQUES:

\- C'est l'admission à l'apprentissage, Votre Seigneurie.

PAR LE PRESIDENT:

Alors c'est un autre article?

R- Ca se trouve à être l'article 36, sous article numéro 1.

Q- Ca c'est l'article 36-1 qui est de quinze dollars ($15.00).

PAR Me JEAN BRISSET:

Q- Pour ce qui s'est dit précédemment la réponse serait qu'au lieu de payer dix dollars ($10.00) ce serait quinze ($15.00) ?

R- Pour être reçu apprenti?

Q- Oui.

R- Oui.

Q- Maintenant pour revenir à la façon dont marche les examens de pilote en prenait pour acquis que le candidat n'a pas réussi son exament sur le matelotage, est-ce que c'est pour lui la fin de l'examen?

R- Oui, on pourrait dire, parce qu'automatiquement il faut que le candidat réussise ses examens au complet, et je ne crois pas que ça peut être arrivé que vous ayons examiné une partie d'examen du candidat dans le pilotage, mais règle



générale quand un candidat manque dans un ou l'autre des examens c'est la fin du pilote.

Q- Maintenant le temps que vous avez siégé sur le jury d'examen, est-ce qu'il est arrivé qu'un candidat qui a réussi son examen de matelotage a pu être ensuite bloqué ou avoir manqué son examen suivant de pilotage?

R- Oui c'est arrivé, et si je consulte mes notes, voyez-vous en mil neuf cent soixante et deux (1962) on a eu dans un examen ...on a eu neuf (9) candidats, quatre (4) n'ont pas réussi les examens écrits de matelotage, cinq (5) naturellement on réussi, et parmi ces cinq (5) là, un n'a pas réussi l'examen oral de matelotage et quatre (4) ont réussi l'examen oral de matelotage et parmi ces quatre (4) là, il y en a deux qui ont manqué leur examen de pilotage.

Q- Alors les deux (2)....il n'en est resté que deux (2) qui ont réussi sur toute la ligne?

R- Oui.

Q- Alors quand un candidat ne réussi pas son examen pour être admis pilote, qu'est-ce qu'il lui arrive?

R- Il arrive qu'il est remis à l'apprentissage, et pour prendre son examen plus tard.

Q- Et....

R- Ca dépend du cas, chacun a un cas particulier, et de l'examen par le jury d'examen, et ça dépend du résultat obtenu durant l'examen,



il y en a qui sont restés et en mil neuf cent soixante et deux (1962), il y en a eu un qui est allé jusqu'à un an avant d'ètre réadmis à un autre examen et durant cette période de temps là, naturellement le candidat est retourné à l'apprentissage.

Q- Est-ce que ces candidats qui ayant manqué leur examen ont été obligés à l'apprentissage au complet?

R- Il y en a un qui a été rejeté, le règlement à l'heure actuelle, dit que s'il y a trois (3) essais à l'examen, il est rejeté complètement, après avoir manqué trois (3 essais, mais l'autre cas, je ne peux pas me rappeler, mais je crois que la discussion avait été décidée de le rejeter.

Q- Maintenant au cours de ces apprentissages de pilote, est-ce que l'apprenti est informé de ce que c'est que la Corporation du St-Laurent Central, et de ce que c'est que la Société Montréal Pilots, et comment ces deux organismes fonctionnent?

R- De là à dire qu'il a exactement un cour de donner sur la Corporation et l'association, je ne pourrais pas vous le dire, mais je suis certain qu'avec les rencontres que l'apprenti peut avoir avec les pilotes, et enfin le fait de faire au delà de cent trente (130) à cent quarante (140) voyages en discutant avec les pilotes, ils doivent certainement être au courant.

Q- Savez-vous à quel moment un apprenti pilote se présente pour devenir pilote à l'exa-



men sera approché pour devenir membre de la Corporation de votre District?

R- Lorsque, habituellement...c'est lorsque que le candidat a été déclaré avoir réussi son examen avec succès, on lui demande après les examens s'il veut rentrer dans la Corporation, mais on a vu des cas où ça c'est produit, et que la demande a été faite une semaine ou quinze (15) jours après.

Q- Après la réussite de l'examen vous dites?

PAR Me MARC LA LONDE:

Q- La réponse est oui?

R- Oui.

PAR Me JEAN BRISSET:

Q- Qui normalement s'adresse à l'apprenti qui vient de passer ses examens pour se joindre à la Corporation?

R- Il n'y a pas de personne déléguée en particulier, mais règle générale, la chose est faite par la président ou un représentant de la Corporation

Q- Maintenant pendant que l'apprenti fait son apprentissage, et ses voyages dans la circonscription, quel est le rôle du pilote à bord du navire qui a avec lui un apprenti, qui l'accompagne en regard de l'entrainement qu'il donne à cet apprenti, pouvez-vous me donner un aperçu?

R- Ca devient une sorte d'entrainement d'abord, directement pratique en même temps,





et le pilote peut naturellement, je parle dans notre district, il y a beaucoup de ce qu'on appelle des marques de terre, et des choses du genre, le pilote et l'apprenti discutent des marques de terre et il peut questionner l'apprenti quelle marque il peut avoir à telle ou telle place, et quelle marque pour telle ou telle boué, et la manière que le navire remonte et descend le fleuve , les deux (2) en discutent régulièrement, et puis lorsque l'apprenti devient un peu plus expérimenté, il se produit un cas où le pilote va laisser l'apprenti faire l'ouvrage sous juridiction du pilote et c'est l'apprenti qui peut arriver à donner parfois dans des voyages, dans une courbe, mettons, le pilote va lui expliquer comment s'y prendre et ça devient un examen théorique et pratique en même temps.

Q- Est-ce qu'il y a certaine règle ou norme d'établie décrétant de quelle fa on le pilote doit éduquer pour se servir de cette expression l'apprenti qui viendra à bord du navire avec lui, est-ce que c'est laissé à la discrétion de chaque pilote?

R- Ceci c'est peut-être laissé à la discrétion de chaque pilote, mais une règle a pas été établie, je pourrais dire, de père en fils et il est parfois délégué le plus vieux avec le plus jeune, ce qu'on peut voir, et chaque pilote en lui même est intéressé à ce que l'apprenti devienne un pilote, parce que dans lesannées futures , il



faudra qu'il vienne à travailler avec lui et à le rencontrer, et ce pilote en le rencontrant, s'il y a quelque chose ou un risque d'accident, eh bien les deux (2) vont être en trouble.

Q- Est-ce que dans votre explication la fonction de pilote se transmettrait de père en fils, règle générale?

R- C'est une explication que j'ai employée, ça s'est peut-être produit dans le passé, mais pas à l'heure actuelle.

Q- Non?

R- Moi-même, j'ai aucune parenté dans le pilotage.

Q- Vous noua avez dit que le douze dollars ($12.00) pendant les premières années d'apprentissage, et le quinze dollars ($15.00) par voyage dans les deux (2) années subséquentes que reçoit l'apprenti-pilote lui est versé par les exploitant du navire et vous nous avez dit que c'était au pilote, ou plutôt à l'apprenti-pilote de voir à percevoir cette rénumération lui-même, de quelle façon exactement sY prend t-il , quelle est la précédure suivie?

R- Il fait comme je l'ai déjà dit, il rempli une carte spéciale avec le nom du navire, le nom de l'agent, s'il est parti de Québec pour Montréal, puis il le fait signer par le capitaine et puis il y certains apprentis qui vont directement voir l'agent ici à Montréal et qui se font payer par l'agent ou le représentant du navire et d'au-



tres font parvenir cette carte par la malle à la compagnie d'aviation qui leur renvoie leur argent par la malle.

Q- Est0ce qu'il y a eu perception qui a été faite dans certains cas par l'entremise du bureau de la corporation?

R- Pa5fois ça c'est fait par monsieur Viau qui est "dispatcher" qui s'occupe de faire ceci, mais ça c'est jamais fait par le bureau de la corporation.

Q - Est-cequ'il y a eu une pratique que vous avez entendu parler dans d'autres districts qui existent à Montréal, une pratique qui consiste à retenir les services d'un commis disons au bureau de pilotage pour percevoir cette rénumération au moyen d'une légère indemnité?

R- Ca se produit dans notre district.

Q- De Montréal, ici?

R- Oui.

Q- Savez-vous quel est l'indemnité payé pour la perception?

R- Je crois que c'est vingt-cinq sous (0.25).

La séance est ajournée pour quelques minutes.

PAR Me MAURICE JACQUES:
Procureur de la Commission.

\- Qu'il plaise à la commission, je



voudrais demander à mon confrère, enfin aux pilotes de la circonscription de Montréal, de bien vouloir préparer une liste donnant le nom et la date à laquelle chacun des pilotes a signé sa demande d'adhésion à la Corporation.

PAR LE PRESIDENT:

Comme ce qui a été produit à Québec.

PAR Me MAURICE JACQUES:

Exactement, Votre Seigneurie.

PAR LE PRESIDENT:

Me Lalonde n'étant pas ici, pourriez-vous prendre note pour lui

PAR Me MAURICE JACQUES:

Q- Est-ce que vous avez obtenu un certificat quelconque après votre temps de mer?

R- Premier officier en cabotage et deuxième officier au long cour.

Q- Premier officier en cabotage et deuxième officier à long cour, et est-ce que vous avez navigué comme officier avant de devenir apprenti?

R- Non.

Q- Sous-officier?

R- Non.

Q_ Non plus?

R- Non.

Q- Est-ce que vous êtes l'un des pro-



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

fesseur pour apprenti durant la saison d'hiver?
R- Non.
Q- Qui choisit les professeurs?
R- Le Comité d'admission et de promotion fait ses recommandations au comité d'administration qui les choisit.
Q- C'est le bureau d'administration qui choisit les professerus?
R- Oui.
Q- Combien d'heures de cour par jour donne t-on?
R- Le nombre exactement d'heures , une iminute, je ne peux pas vous dire exactement, exactement, le nombre d'heures par jour.
Q- Est-ce qu'il y a une séance le matin, et une séance l'après-midi?
R- Oui, ça dure toute la journée, mais il y a des périodes de repos.
Q- Et c'est combien de jours par semaine?
R- Cinq (5) jours par semaine.
Q- Cinq (5) jours par semaine, et vous avez décrit brièvement ce qu'un apprenti faisait à bord d'un navire? J'imagine que ça change avec son nombre d'années d'apprentissage exactement?
R- Oui.
Q- Est-ce qu'il arrivait qu'un apprenti prenne une période de repos durant la descente de Montréal à Québec ou vis-versa?



R- Il est comme le pilote, il a droit à dix heures (10) de repos entre chaque voyage.
Q- Je parle sur le voyage?
R- Oui c'est arrivé, ça c'est produit.
Q- Est-ce qu'il arrive qu'un pilote donnait une compensation quelconque à l'apprenti parce que l'apprenti faisait une partie de son travail?
R- Qu'est-ce que vous entendez par là?
R- Disons que lepilote est fatigué, ou malade, ou pour une raison ou peu importe la raison, il dit à l'apprenti de s'installer, évidemment, voici:"Fais cette partie-ci du trajet, et puis je vais te donner dix dollars ($10.00), quinze dollars ($15.00), vingt dollars ($20.00) peu importe?
R- Personnellement, moi, ça m'est jamais arrivé, mais il est arrivé quelques fois, qu'à la fin d'un voyage, lepilote a pris la manoeuvre pour donner une couple de tours, mais de là à m'avoir offert de fairel'ouvrage, je n'en ai jamais entendu parler, et ça m'est jamais arrivé, personnellement.
Q- Est-ce que les pilotes sont requis de faire un rapport sur les aptitutes de l'apprenti qu'ils ont à bord de leur navire?
R- Pas en général , non.
Q- Personnellement, qu'est-ce que



vous entendez "pas en général". ?

R- Si jamais l'apprenti travaille d'une manière que le pilote ou à la satisfaction du pilote, ça peut se produire, mais personnellement j'ai jamais vu encore se produire de cas où le pilote a pu faire rapport sur l'apprenti à l'autorité de pilotage, en référant au comité d'administration.

Q- Mais le pilote n'est pas requis?

R- Non, il n'est pas requis.

Q- D'après vous quelles sont les connaissances qu'un pilote de la circonscription de Québec à Montréal doit avoir?

R- PAR Me MARC LALONDE:

- Les connaissances?

PAR Me JEAN BRISSET:

Q- Est-ce qu'il doit connaitre par exemple la navigation astronomique, est-ce nécessaire pour son ouvrage?

R- Non.

Q- Il travaille sur les cartes, comment lire une carte, comment se servir d'une carte?

R- Sur la question de travail des cartes, je dirais , je ne dirais pas que c'est de l'ouvrage, du travail, une carte, mais en autant qu'il se comprend, un pilote doit savoir en regardant une carte, en donnant un coup d'oeil sur cette carte, l'apprenti doit pouvoir désigner tel ou tel point qui va lui permettre dans cette partie, s'il



y a des eaux profondes et en jetant un coup d'oeil sur sa carte de pouvoir retrouver où il se trouve.

Q- Est-ce qu'il peut se servir de carte marquée?

R- De fait, les chartes marquées c'est-à-dire, oui, il peut, mais ce n'est pas absolument, absolument nécessaire.

Q- Maintenant dans le matelotage, quelles connaissances doit-il avoir?

R- Je dirais qu'il devait avoir beaucoup de connaissances de matelotage comme....

Q- Les signaux de détresse?

R- Les signaux de détresse, la règle de route, comme l'essai qu'il peut y avoir sur la manoeuvre d'un navire avec le vent et les courants sur un navire, puis comme par exemple en montant le chenail que partout ça peut changer et il y a beaucoup de différence pour pouvoir faire une courbe avec un bateau chargé et un bateau à-lège.

Q- Et ensuite comment se servir d'une sonde à main?

R- Une sonde à main.

Q- Il doit savoir ça?

R- Il peut le savoir mais en réalité on en fait pas bien souvent.

Q- La manoeuvre des chaloupes de sauvetage?

R- Oui la manoeuvre des chaloupes de sauvetage, il devrait savoir ça.



Q- L'utilisation d'appareils pour combattre les incendies?

PAR Me MARC LALONDE:

Q- Sur terre ou sur mer?

R- Ca dépend de quel côté vous prenez ça, naturellement ça fait partie des connaissances techniques en "sheapmanship", mais je ne suis pas prêt à dire qu'il va combattre des incendies à tous les trois (3) ou quatre (4) voyages, mais ça les incendies ça se produit, il doit avoir une certaine connaissance avec le capitaine et les officiers pour essayer de combattre l'incendie.

PAR Me MAURICE JACQUES:

Procureur de la Commission.

Q- Est-ce qu'il doit avoir des connaissances sur la cargaison du navire?

R- Oui c'est jamais arrivé de stockage dans le navire, ça c'est tout règlé.

Q- L'aménagement dans la cale c'est très important, la cargaison?

R- Oui c'est aussi réglé d'avoir une idée sur la cargaison pour savoir comme le bateau va aller, échoir, soit le nez ou sur le côté, ou par arrière.

Q- C'est important pour la marchandise dans la cale?

R- Personnellement, naturellement je considère que le bateau est très bien chargé, oui vous pouvez avoir une connaissance de ce



point mais j'ai jamais vu et j'ai moi jamais eu l'expérience de voir quoi que ce soit qui est chargé dans lacale.

Q- La signalisation manuelle ou par sémaphare ?

R- Oui c'est ça.

Q- L'usage du radar?

R- C'est très très recommandé.

Q- La stabilité du navire?

R- Oui.

Q- Comment calculer et faire différents calculs afin d'établir la stabilité du navire, croyez-vous que ce soit nécessaire pour le pilote?

R- Oui.

Q- Pourquoi?

R- Ca va donner une idée au pilote si le navire descend ou non, il y a certains navires ou sur certains navires quand on descend, le cas se produit habituellement quand un navire qui vire trop vite, le navire va pointer de cöté et va ètre dur à ramener.

Q- 1 pourrait prendre un bored ?

R- Quand vous virez tròp vite dans une courbe, il y a lieu de faire les courbes petit à petit, mais ça arrive que vous virez de quatre-vingt)80) degrès et le navire va pencher beaucoup, parce que ça peut arriver que s'il y a une cargaison sur le pont, la cargaison tombe.

Q- Vous est-il arrivé de faire le calcul pour déterminer le centre de gravité? du navi-



ou de déterminer en fait pour pouvoir avoir un changement dans l'alègement du left?

R- Comme pilote?

Q- Oui?

R- Non.

Q- C'est un ajustement qui se fait de quelle façon?

PAR Me MARC LALONDE:

Q- Je pense que mon confrère réfère au syllabus pour l'obtension d'un certificat de "storing" ce serait peut-être plus simple de demander au témoin, si pour être admis à l'apprentissage, il faut avoir un certificat ou un examen à cet effet et j'ai l'impression qu on est en train de demander au témoin s'il déciderait si un avocat qui est dans la pratique du droit resterait dans la pratique pour devenir Juge.

PAR Me MAURICE JACQUES:

Ce qui est pratique pour la Commission c'est de savoir ce qu'un pilote doit savoir et si on exige certains certificats, il reste à savoir si on peut exiger et si c'est bien fondé, et je crois qu'il est d'usage que la commission s'enquiert de la connaissance requise chez



un pilote.

PAR LE PRESIDENT:

Q- Ce genre de question est de bonne augure et je les permets.

R- Vous demandez pour la stabilité sur un navire, ça m'est jamais arrivé de trouver le centre de gravité, mais je sais que j'ai entendu et je sais qu'il y avait des fois, des points où il faut que ça soit établi, et il est arrivé qu'on est passé à telle ou telle place et qu'on devait avoir le centre de gravité pour nous donner une idée si le navire pouvait être correct, et celà nous donne une idée de ce que le navire va faire et de là on calcule, mais ça m'est jamais arrivé un cas comme ça dans tout le temps de ma pratique de pilote.

Q- Mais une connaissance dans la stabilité du bateau serait requise?

R- Oui c'est requis.

Q- Est-ceque vous devez avoir des connaissances des lois sur l'administration du capitaine qu'il doit faire à bord du navire?

R- Oui en général, oui.

Q- Et est-ce que vous avez donné à vos pilotes ou apprentis-pilotes des cour s sur l'utilisation du radar?

R- Oui.

Q- Est-ce que ça fait partie du syllabus?

R- Chez nous , le cour qui est donné



par l'école de marine de Rimouski, le syllabus que vous avez appelé, c'est le syllabus préparé par les pilotes et ça regarde simplement en rapport avec le pilotage.

Q- Qui est une cour sur le radar?

R- Ca se trouve à être le syllabus des officiers de cabotage.

Q- C'est donné à l'école de marine de Rimouski?

R- Pour l'école de marine de Rimouski.

Q- Merci monsieur.

PAR Me MARC LALONDE:
Pour la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central.

Q- A l'époque où vous avez fait votre apprentissage, est-ce que la section du pilotage était divisée à Trois-Rivières, est-ce que la circonscription de pilotage était divisée à Trois Rivières?

R- Pas complètement.

Q- Voulez-vous dire qu'ily avait une règle selon la lenteur du navire?

R- Oui.

Q- Merci.

PAR Me MAURICE JACQUES:
Procureur de la Commission.

Q- Vu que vous vous occupiez d examen de pilote, je voudrais que vous m'expliquiez une entrée au procès-verbal du 13 mars mil neuf



cent soixante et deux (1962) de votre corporation je crois qu'il s'agit d'une assembleé du comité de régie et la mention est la suivante: "Proposée par, et secondée par, que le comité de Régie suggère au conseil d'administration que messieurs X et Y ...

PAR Me MARC LALONDE:

- Paul Paradis et Benoit Marchand.

PAR Me MAURICE JACQUES:

Q- Soient rénumérés d'une somme de cent dollars ($100.00) en vue d'un examen pour devenir pilote" pouvez-vous d éfinir ça?

R- qu'est-ce qui s'est produit dans ce cas là, c'est que ...c'est qu'un jour ils se trouvaient membresdu comité d'admission et de promotion pour l'examen dansle cours de l'hiver, puis si je me rappelle bien, les dépenses étaient payées et c'était pour les compensions pour le trouble, si je me rappelle bien, celà a duré un mois ou un mois et demi, et le comité d'administration avait décidé de leur voter cette somme pour les indemniser.

Q- Rembourser leurs dépenses?

R- Oui.

Q- Merci.

PAR LE PRESIDENT:

Il n'y a pas d'autres questions, donc je vous remercie, monsieur Gagné.

PAR Me MARC LALONDE:



Ce témoin est le dernier témoin que j'ai à produire pour la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent et je demanderais maintenant monsieur Charles Lavoie pour la Corporation des Pilotes du Port de Montréal.

Je, soussigné, sténographe-officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques:

ET J'AI SIGNE:

CHS.-ANDRE BEDARD,
Sténographe-officiel.



C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: :, HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.
Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

INTERROGATOIRE DE MONSIEUR CHARLES LAVOIE: âgé de 56 ans, pilote dans le Port de Montréal.

PAR Me MARC LALONDE:
Pour la Corporation des Pilotes du Port de Montréal.

Q- Monsieur Lavoie, pourriez-vous nous dire à la Commission, votre âge?

R- 56 ans.

Puis on continu à questionner ce témoin en anglais.

Je, soussigné, sténographe-officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la



transcription exate et fidèle de mes notes sténographiques:

ET J'AI SIGNE:

Chs.-ANDRE BEDARD,
Sténographe-officiel.

ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT

MONTREAL P.Q.

VOLUME No.: 83

TEXTE FRANCAIS

DATE:

22 novembre 1963

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.
Président.
M
Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montraél,
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent.

Me JEAN RICHARD pr Me LEOPOLD LANGLOIS,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild,

Me COLLIN MASON pr Me J. MAHONEY,
procureur de la Dominion Marine Association:

Me JEAN BRISSET, c.r.
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada:

Me R. MAGGILLIVRAY,
procureur du Ministère des Transports.

VOLUME 83 - Pages 4217 à 4261

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 22 NOVEMBRE 1963.



I N D E X

SEANCE DU 22 NOVEMBRE 1963

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le vingt-deuxième jour de novembre, mil neuf cent soixante et trois.

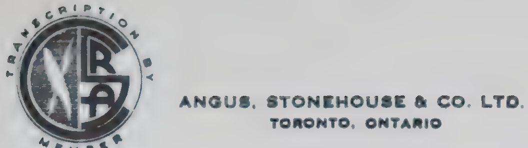
INTERROGATOIRE DE MONSIEUR LUCIEN HEMOND: secrétaire-trésorier de la United Montréal Pilots et de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central.

INTERROGE PAR ME JEAN BRISSET:
Pour la Fédération des Armateurs du Canada.

Q- Monsieur Hémond, les états financiers que vous avez produits hier comme Exhibit 795, sont tous des états financiers de la Société United Montréal Pilots?

R- Oui monsieur.

Q- Est-ce que la Corporation du St-



Laurent , les pilotes du St-Laurent Central a également des états financiers préparés chaque année par ses auditeurs?

R- Pour cette année, il n'y en avait pas, parce que la Corporation ne faisait aucune transaction financière, les transactions financières se faisaient au nom de la United Montréal Pilots seulement cette année que ça été changé.

Q- Jusqu'à la fin de décembre mil neuf cent soixante et deux (1962) aucune transaction financière n'a été faite par la Corporation?

R- Oui.

Q- Depuis mil neuf cent soixante et deux (1962) depuis le commencement de mil neuf cent soixante et trois (1963), quelle est la procédure suivie?

R- La United Montréal Pilots, je crois, si ma mémoire ne fait pas défaut a opéré jusqu'au mois de mai ou début de juin, après ça ça été transféré à un nouveau compte de la Corporation des Pilotes.

Q- En d'autres termes au mois de mai mil neuf cent soixante et trois (1963) tous les biens tous les liquides, tous les biens possible de la Société United Montréal Pilots ont été transférés à la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central?

R- Oui.

q- En vertu de quel procédé ou de quelle justification ce transfert a t-il été fait, est-ce à une assemblée?

R- Sur recommandation du conseil d'administration.

Q- Après une assemblée et résolution j'imagine à cet effet?

R- Je crois.

Q- Vous êtes pas au courant?

R- Bien là, de mémoire, je ne sais pas.

Q- Bien, est-ce qu'il y a eu des Minutes de cette assemblée, de cette résolution combinée?

R- Là il faudrait que je réfèrerais au livre, de mémoire, je ne peux pas.

Q- Voulez-vous vérifier les livres de Minutes de la société, au plutôt du bureau d'administration de la Société et produire copie des Minutes de votre assemblée?

R- Oui.

Q- Nous pourrions donner un cote à cet Exhibit, à ces procès-verbaux, Exhibit 780...

PAR LE PRESIDENT:

Exhibit 787.

PAR Me JEAN BRISSET:

Exhibit 787.

PAR LE PRESIDENT:

Quelle date?

PAR Me JEAN BRISSET:

Nous n'avons pas encore la date de cette assemblée, la description de la pièce pourrait complé-



tée à ce moment là quand elle sera produite, et monsieur Hémond, je voudrais vous référer maintenant à l'état financier de la Société pour l'année qui se terminait le 31 décembre, mil neuf cent soixante et deux (1962) et j'attire votre attention à une entrée faite à la page deux (2) de l'annexe A, je constate qu'au poste:"Déboursé" vous avez une liste de certaines remises, dont la première est une remise pour manoeuvrage, la deuxième, une remise sur déduction, et troisièmement une remise sur concibiation, j'imagine que les montants qui apparaissent sur la ...vis-à-vis, ces postes sont des montants qui sont payés directement aux pilotes qui ont fait le travail concerné?

R- Oui moins dix pour cent (10%).

Q- Moins dix pour cent (10%) pour frais de fond de pension?

R- Très bien.

Q- L'item suivant qui est une remise soit le mot: " transportation " voulez-vous nous expliquer, ou nous donner une explication de cette affaire?

R- Voici, un peu, c'est un pilote reçoit un ordre d'aller prendre un navire à la voie maritime de St-Lambert, il lui est alloué une somme de trois dollars ($3.00) pour défrayer ses dépenses de taxi, et cette somme lui est remise au complet et il n'y a pas de dix pour cent (10%) d'enlevé.

Q- Il n'y a pas de dix pour cent (10%)

d'enlevé? à ce moment qui lui est remis perso n-nellement et ça ne tombe pas dans le fond commun?
R- Non.
Q- La dernière entrée sous le même poste, est une remise sur la classe A, qui s'agit évidemment des rénumérations de vingt dollars ($20.00) et de vingt-cinq , excusez, de vingt dol-lars)$20.00) payé à chaque pilote?
R- Vingt-cinq dollars ($25.00), vingt dollars ($20.00) vingt-cinq dollars ($25.00).
Q- Vingt-cinq dollars ($25.00) vingt-dollars ($20.00) vingt-cinq dollars ($25.00?
R- Oui.
Q- Payé à chaque pilote qui fait un voyage de cette classe?
R- Des classes A.
Q- De classe A?
R- Oui.
Q- De cette rénumération, est-ce que je dois comprendre que le dix pour cent (10%) de la pension...?
R- Non, ceci est pris à même les fonds de la Corporation, ce n'est pas une surchar-ge que la compagnie paye, c'est une charge qu'on paye à même les fonds de la corporation et il n'y a pas de dix pour cent (10%).
Q- Cette rénumération payée aux pi-lotes de la classe A, dans votre circonscription, vous dites que ce n'est pas une charge faite au na-vire piloté?

R- Non.

Q- Et d'où viennent les fonds qui servent à payer cette rénumération, est-ce qu'il s'agit d'un fond commun?

R- Oui.

Q- Maintenant quelle est la base de la rénumération quisqu'elle est versée en trois catégories, une de vingt-cinq dollars ($25.00), une de quinze dollars ($15.00), et une de dix dollars ($10.00) dans quel cas on paiera vingt-cinq dollars ($25.00), dans quel cas on paie quinze dollars ($15.00) et ainsi de suite?

R- Le cas de vingt-cinq dollars ($25.00) c'est un voyage de Québec à Trois-Rivières ou de Trois-Rivières à Montréal, c'est vingt-cinq dollars ($25.00) chacun pour chaque section.

Q- Dans quel cas paiera t-on vingt-dollars ($20.00), que la corporation, vous paierez vingt dollars ($20.00)?

R- Vingt dollars ($20.00).

Q- Dans quel cas paiera t-ion vingt-dollars ($20.00)?

R- Dans le cas d'un navire qui changerait de pilote à Trois-Rivières et qui prendrait un pilote à Trois-Rivières pour aller à Contrecoeur.

Q- Et maintenant dans quel cas paiera t-on quinze dollars ($15.00).

R- Quinze dollars ($15.00) est payé pour un voyage de Trois-Rivières à Lanoraie et qu'on l'engage à Lanoraie et de Lanoraie à Mont-

réal ou de Montréal à Sorel ou vis-versa, dans chaque cas où un arrêt se ferait entre TRois-Rivières et Québec, soit le mouillage et ce n'est pas en relation entre le mouillage de Trois-Rivières à Contrecoeur., si c'était un mouillage pris entre Trois Rivières et Contrecoeur, la somme serait de vingt dollars ($20.00).

Q- Qui verse le montant de cette rémunération ou qui a versé le montant de cette rémunération, est-ce que ça été versé par le Ministère des Transports ou la Corporation elle-même?

R- La Corporation elle-même.

Q- J'imagine que c'est à la suite d'une assemblée qu'il y aurait eu une résolution?

R- C'est dans le règlement, c'est entré dans le réglement.

Q- Ca été inclus dans le règlement?

R- Oui

Q- Maintenant pour passer à une autre entrée, et encore au poste des déboursés, qui se lit comme suit:" Versé à certains membres trois mille cent dollars et cinquante cent " ($3100.50) voulez-vous m'expliquer de quoi il s'agit?

R- C'est une somme qui était dans un compte de réserve pour payer une prime d'assurance qu'on avait retenue à chaque membre qui faisait partie de l'assurance, ce retenu sur leur distribution et quand le paiement vient dû on payer ça à même le fond qui est ce fond de réserve pour payer

les primes d'assurances.

Q- De quelle assurance s'agit-il?

R- L'assurance -maladie et vie.

Q- C'est un service qui se prend comme " groupe-plan"?

R- Dans ce genre là.

Q- Et tous les pilotes de la circonscription sont couverts par le service?

R- Pas dans ce temps là.

Q- Pas dans ce temps là?

R- Non.

Q- Depuis quand alors?

R- Aujourd'hui on a changé de compagnie et tous les membres, excepté trois (3) en font partie.

Q- Est-ce que la prime est payée par la Corporation?

R- Maintenant, oui monsieur, dans ce temps là, elle était payée par chaque individu.

Q- Et la première...la prime payée par la Corporation est de six dollars ($6.00) d'ailleurs c'est dire qu'elle s'élève à trois mille cent dollars et cinquante-cents ($3100.50) par année maintenant?

R- Non, c'est plus dispendieux que ça.

Q- Quelle est la prime?

R- Ca varie entre les célibataires et les hommes mariés , mais les chiffres exacts c'est une somme qui varie entre deux mille cinq

cent dollars ($2500.00) et deux mille six cent dollars ($2600.00) par mois.

Q- Et cette somme, cette prime est payée par la corporation elle-même?

R- Oui.

Q- Pour le compte de chacun de ses membres?

R- Oui.

Q- Est-ce que chacun des membres ensuite est appelé à rembourser la corporation proportiomellement au montant de la prime pour lui-même, vu ses exigences de famille qu'il aura à payer?

R- Non.

Q- J'attire votre attention maintenant sur un autre item toujours au poste de déboursés:"Dépenses des administrateurs et comités" dans le cas de ces dépenses quelles sont vos pièces justificatives?

R- Chaque directeur signe un reçu de ses dépenses.

Q- Que vous gardez?

R- En record.

Q- En record, dans le cas des dépenses de comité de quoi s'agit-il en particulier?

R- Bien les dépenses de voyage et des dépenses de réception qu'on fait au bureau pour recevoir.

Q- Je vous demande d'expliquer qu'est-ce que les dépenses de comité, est-ce que je

dois comprendre que les dépenses de comité se référent aux dépenses de d'autres personnes que les administrateurs?

R- Bien oui, des différents comités et des membres qui sont obligés de se réunir, il y a des dépenses occasionnées par cette réunion et cette assemblée.

Q- Alors cet item est couvert dans l'item général:"Dépenses des administrateurs et comités"?

R- Oui.

Q- Cet item couvre également les dépenses occasionnées par des réceptions et des choses du genre?

R- Oui.

Q- Maintenant vous avez un autre item qui est listé le suivant:"Honoraires d'avocat, vérificateur, économiste" est-ce que dans le cas de ces honoraires, laissons de côté les vérificateurs, il y a un compte de passé strictement à votre corporation ou société ou s'il s'agit d'un compte général qui est ensuite partagé entre les cinq (5) corporations qui font partie de la fédération?

R- Ces frais d'honoraires sont payés par la corporation et c'est un service rendu à la corporation.

Q- A la corporation même?

R- Oui.

Q- Il ne s'agit pas d'une contribution

ou un compte qui aurait été soumis à la fédération?
R- Du tout.
Q- Au cours de l'exercice financier de mil neuf cent soixante et deux (1962) évidemment la corporation a retenu des avocats, des vérificateurs, et est-ce qu'elle a retenu les services d'économistes?
R- Deux (2).
Q- Ces deux (2) économistes, est-ce en regard avec la préparation du travail devant cette commission ou de l'organisation qui a eu lieu au début de mil neuf cent soixante et deux (1962)... entre le ministère et la corporation, votre corporation?
R- Il y a eu des économistes qui s'occupaient seulement de la régie du fond de pension, c'est-à-dire qu'ils nous donnaient des conseils pour le fond de pension et ils nous donnaient des conseils pour les placements.
Q- Alors vous avez à la Corporation deux (2) économistes, un avise en matière des placements concernant le fond de pension, et l'autre il avise dans les autres sujets ou autres matières?
R- Actuellement, il y en a seulement un et lui s'occupe du fond de pension.
Q- A la lecture de l'état financier pour l'année se terminant le 31 décembre mil neuf cent soixante et un (1961) je constate la même entrée à ce poste des déboursés:"Honoraires d'avocat économiste, vérificateur" alors vous aviez pour

cet exercice là également les services d'économistes?

R- Oui.

Q- Monsieur Hémond j'en viens au dernier item également au poste des débourses: "Cotisations au Canadian Merchant Service Guild et Fédération des Pilotes du St-Laurent, trente-six mille neuf cent vingt-cinq dollars ($36,925.00) est-ce que vous pourriez nous expliquer en ce qui regarde l'exercice financier de mil neuf cent soixante et deux (1962) comment cette somme doit se partager entre les deux organismes qui sont mentionnés dans l'état financier?

R- De mémoire, je ne pourrais vous donner les chiffres exacts, si vous voulez je vais référer à mes livres, de mémoire...

Q- Dites-moi de mémoire, qu'est-ce que vous pouvez dire à ce moment ci?

R- De mémoire, je crois que la cotisation à la Fédération était de cent vingt-cinq dollars ($125.00) par membre ou...dans le cas de la Guild je crois que c'est cinq dollars ($5.00) par membre, mais je crois que la fédération a demandé un supplément dans le cours de l'année, là il faudrait que je vérifierais dans mes livres pour donner les chiffres exacts.

Q- Est-ce que vous avez les livres ici ou au bureau?

R- Au bureau.

Q- Alors au meilleur de votre mémoi-



re, au cours de l'exercice mil neuf cent soixante et deux (1962) il y a eu deux (2) cotisations d'imposées par le Fédération?

R- Oui.

Q- Et ces cotisations sont imposées à chaque membre de la société?

R- Oui mais c'est payé à meme le fond.

Q- Mais payé à même le fond, commun?

R- Oui.

Q- Et dans le cas du Canadian Merchant Guild il s'agit d 'une contribution ou cotisation également payée...?

R- Par le fond.

Q- Par le fond commun, la cotisation imposée envers chaque membre individuel?

R- Oui.

PAR Me MAURICE JACQUES:

Procureur de la Commission.

Qu'il plaise à la Commission, j'aimerais consulter le bilan avantde procéder à la transquestion, si toutefois je le juges à propos, et je demanderais à la Commission de reporter le témoignage de monsieur Hémond à une date ultérieure.

PAR LE PRESIDENT:

S'il est nécessaire de poser d'au-

tres questions qu'il y aura toujours moyen de faire revenir le témoin, pour le moment nous n'allons pas garder le témoin ici, on a copmpris d'ailleurs qu'il doit partir aujourd'hui, nous allons libérer le témoin, et si on en a besoin plus tard, nous nous arrangerons avec Me Lalonde à quelle date et à quelle heure il pourra être disponible.

PAR Me MARC LALONDE:
Pour la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central.

Q- Monsieur Hémond à votre connaissance, y a t-il jamais eu un fond de grève?
R- Non, du tout.
Q- Ou un fond de pris qui amènerait à un fond de faire la grève dans votre société ou dans la corporation?
R- Du tout.
Q- Est-ce qu'il y a eu arrêt de travail antérieurement à la formation de la corporation dans votre société, votre circonscription?
R- Oui.
Q- Vous rappelez-vous approximativement en quelle année?
R- En mil neuf cent cinquante et un (1951), je crois.
Q- Merci....excusez, mon confrère

a demandé , Me Brisset, vous a demandé le nombre de tours alloué aux membres du conseil d'administration de mil neuf cent soixante (1960) à mil neuf cent soixante et deux (1962) inclusivement, et une cote a été réservée sous le numéro Exhibit 782, sauriez-vous nous dire monsieur Hémond si ce texte a été préparé par vous même?

R- C'est préparé par mon assistant.

Q- Et d'où cette attribution est-elle tirée?

R- D'après les correspondances entre la corporation et le ministère pour allouer les tours.

Q- Je désire déposer cette pièce à la cote réservée.

PAR LE PRESIDENT:

Q- Est-ceque vous avez d'autres questions pour monsieur Hémond?

PAR Me MARC LALONDE:

Non.

PAR LE PRESIDENT:

Merci monsieur Hémond.

ET LE TEMOIN NE DIT PLUS RIEN:

Je, soussigné, sténographe-officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes

notes sténographiques:

ET J'AI SIGNE:

CHS.-ANDRE BEDARD,
Sténographe officiel.

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L. HONORABLE YVES BERNIER, J. C. S. Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissiaire
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

REPRESENTATION DE LA CORPORATION DES PILOTES DU PORT DE MONTREAL.

INTERROGATOIRE DE MONSIEUR CHARLES LAVOIE: Pilote du port de Montréal, âgé de 56 ans, assermenté sur les Sts-Evangiles; dépose et dit:

INTERROGE PAR Me MARC LALONDE:
Pour la Corporation des Pilotes du Port de Montréal.

Q- Monsieur Lavoie, vous aviez commencé hier après-midi à expliquer à la Commission les principales caractéristiques de la navigation dans le Port de Montréal, ét pourriez-vous



continer à expliquer sommairement?

R- A expliquer en anglais.

Avant que le témoin ne commence son témoignage, on a journe la séance pour quelques minutes.

Après l'ajournement le témoin continue à être questionné par Me Marc Lalonde , Me Collin Masson et par Me Jean Brisset en anglais.

La séance est ajournée à une heure pour reprendre pour deux heures et trente.

A la reprise à deux heures et trente, le président fait part de la demande suivante: " A la demande de plusieurs nous finirons ce soir à cinq heures moins quart".

Le témoin actuellement dans la boîte , monsieur Charles Lavoie est ensuite interrogé en anglais par Me Jean Brisset, Me Maurice Jacques, Me Jean Brisset et Me Lalonde.

Je, soussigné, sténographe-offi-



ciel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques:

ET J'AI SIGNE:

CHS.-ANDRE BEDARD,
sténographe-officiel.

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S. Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissaire,
Monsieur HAROLD A' RENWICK, commissaire.
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

INTERROGATOIRE DE MONSIEUR J.P.F. GUERIN: comptable agrée de Montréal, dûment assermenté sur les Sts-Evangiles; dépose et dit:

INTERROGE PAR Me MARC LALONDE:
Pour la Corporation des Pilotes du Port de Montréal.

Q- Monsieur Guérin, êtes-vous le vérificateur comptable de la Société United Pilots?
R- Oui monsieur.
Q- Depuis combien d'années pratiquez-vous comme vérificateur de cette société?
R- Depuis mil neuf cent quarante-quatre (1944), mil neuf cent quarante-cinq (1945) je crois.



Q- Les états financiers de cette société ont été produits devant cette commission, et ces états portent chacun la signature et voulez-vous dire s'il s'agit monsieur de votre signature?
R- Oui monsieur.
Q- Pourriez-vous expliquer à la Commission si vous avez procédé à une vérification comptable des livres de la United Montréal Pilots?
R- La manière que je procède?
Q- Oui, s'il-vous -plaît?
R- Je vérifie tous les déboursés , les déboursés de caisse, les chèques, les feuilles de paye, puis je m'assure que tous ces déboursés sont approuvés par le bureau de direction ou le bureau de Régie de la Société, maintenant je vérifie aussi les bordereaux de dépôt qui sont établis par la Banque, puis je vérifie à la fin de l'année tous ces détails à l'extérieur avec le bureau de Transport et l'autorité de pilotage de Montréal, et je contrôle si le bilan sera approuvé à l'assemblée de la United Montréal Pilots.
Q- Est-ce que vous avez toujours réussi...est-ce que vous avez réussi à obtenir les documents dont vous aviez besoin pour faire votre vérification?
R- Oui je n'ai pas eu d'objection aucunement, j'ai eu de la coopération de ce côté là.
Q- D'après votre expérience, depuis combien d'années que vous êtes comptable?
R- Je suis comptable depuis mil neuf



cent vingt-neuf, (1929) je pense.

Q- D'après votre expérience comment classeriez-vous la tenue des livres de la société United Montréal Pilots?

R- Dans quel sens voulez-vous dire?

Q- Au point de vue de la qualité?

R- Je crois que les records sont bien détaillés et bien tenus au point de vue de toute transaction qui se présente dans la société.

Q- Est-ce que vous avez jamais relevé quelques défalcations ou distributions de fonds non autorisés?

R- Non, jamais.

Q- Mer ci monsieur Guérin.

PAR Me JEAN BRISSET:
Pour la fédération des Armadeurs du Canada.

Q- Monsieur Guérin, est-ce que vous avez été consulté au sujet du transfert des biens de la société United Montréal Pilots à la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central, qui s'est fait il y a quelques mois ?

R- Non, ça va rentrer dans la vérification de cette année.

Q- Vous avez rien eu à faire?

R- Pour le present, non.

Q- Merci monsieur Guérin.

PAR Me MARC LALONDE:
Pour les fins du dossier, je ne suis pas assigné, mais j'ai été



consulté et je dirais la même chose sous serment.

PAR Me MAURICE JACQUES:
Procureur de la Commission.

C'est donc tout ce qu'il y a à dire.

ET LE TEMOIN NE DIT PLUS RIEN:

Je, soussigné, sténographe-officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques:

ET J'AI SIGNE:

CHS.-ANDRE BEDARD,
Sténographe-officiel.



C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S. Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissaire
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

INTERROGATOIRE DE MONSIEUR JEAN CLEMENT MARCHAND: agé de 51 ans, pilote du port de Montréal, dûment assermenté sur les Sts-Evangiles; dépose et dit:

INTERROGE PAR Me MARC LALONDE:
Pour la Corporation des Pilotes du Port de Montréal.

Q- Voulez-vous dire votre nom au complet?
R- Jean-Clément Marchand.
Q- Votre âge?
R- 51 ans.
Q- Votre profession?
R- Pilote du Port de Montréal.



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

Q- Depuis quand êtes-vous pilote du Port de Montréal?

R- Depuis le mois de juillet mil neuf cent cinquante -sept (1957).

Q- Depuis...est-ce que vous avez été pilote du port de Montréal constamment depuis ce moment?

R- Oui monsieur.

Q- Occupez-vous une fonction officielle dans le moment pour la Corporation des Pilotes du Port de Montréal?

R- Je détiens le poste comme président de la Corporation du Port de Montréal,

Q- Jedésirerais déposer votre Seigneurie copie certifiée des lettres patantes de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal, copie certifiée des règlements de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal, règlement numéro un (1) , deux (2), trois (3), quatre (4), cinq (5), et six (6) qui ont été approuvés au cours de cette année, c'est-à-dire en date du 6 et du 13 août mil neuf cent soixante et trois (o19 63) et je joins à ces documents une traduction anglaise non officielle, mais j'espère fidèle.

PAR LE PRESIDENT:

merci, alors c'est sous la côte Exhibit 792.

PAR Me MARC LALONDE:

Q- Alors voulez-vous dire à cette commission quelle était votre expérience mariti-



me avant de devenir pilote dans le port de Montréal?

R- J'ai commencé à travailler sur les vaisseaux en mil neuf cent trente (1930) et depuis ce temps là comme matelot, j'ai monté graduellement, et j'ai passé mon brevet de maître cartier en mil neuf cent trente-quatre (1934) j'ai agis comme second officier sur les navires de lac, puis ensuite en mil neuf cent quarante (1940) comme premier officier sur les navires de lac dans la zone de guerre, dans le port d'Halifax jusqu'à mil neuf cent quarante-sept (1947) le milieu de mil neuf cent quarante-sept (1947), au milieu de mil neuf cent quarante-sept (1947) j'ai agis comme capitaine sur les navires de lac, sur la côte du golfe la côte américaine, à New-York à aller jusqu'aux lac Chicago, Fort William jusqu'à l'année mil neuf cent cinquante-deux (1952) ou ....de août mil neuf cent cinquante-deux (1952) je me suis en allé piloter dans le district de Kingston-Ottawa jusqu'à la période de mil neuf cent cinquante-sept (1957) au milieu de juillet, au milieu de juin mil neuf cent cinquante-sept (1957).

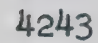
Q- Quand vous référez au district Kingston-Ottawa, c'est l'ancien nom du district entre Montréal et Kingston?

R- C'est ça.

Q- A l'époque il y avait une seule circonscription?

R- Oui.





Q- Alors vous dites que vous avez piloté dans cette circonscription jusqu'en juin mil neuf cent cinquante-sept (1957)?

R- Oui juin mil neuf cent cinquante-sept (1957).

Q- Qu'est-ce qui est arrivé à ce moment là?

R- En juin mil neuf cent cinquante-sept (1957) j'ai fait application pour venir dans le port Montréal, j'ai été accepté et j'ai fait un stage d'apprentissage et je me souviens pas au juste si c'est quinze (15) jours ou trois (3) semaines, j'ai obtenu ma licence provisoire de tonnage restreint jusqu'au 22, et j'ai obtenu ma licence dans le port pour tous les navires.

Q- Pourriez-vous nous dire...pardon, est-ce que vous avez participé à l'organisation de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal?

R- Oui.

Q- Je constate que la lettre patente a été émise en date du 2 janvier mil neuf cent cinquante-huit (1958) et sauriez-vous nous dire combien de pilotes il y avait dans votre circonscription à l'époque?

R- En mil neuf cent cinquante-huit (1958) nous étions douze (12), de janvier que vous avez là, ou février, c'est février?

Q- La lettre patente est datée du mois de janvier mil neuf cent cinquante-huit (1958)

R- Nous étiez douze (12) à cette épo-



ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

que.
Q- Est-ce que tous les pilotes de la circonscription étaient membres de la corporation à ce moment là?
R- Oui.
Q- Est-ce que d'autres pilotes ont été admis subséquemment dans votre circonscription?
R- Oui un pilote a été admis en mil neuf cent cinquante-huit (1958) et trois (3) autres ont été admis en mil neuf cent cinquante-neuf (1959) vers la fin de l'automne mil neuf cent cinquante-neuf (1959).
Q- Est-ce que tous les pilotes de la circonscription . , pardon, les pilotes de port de Montréal sont membres de la corporation à l'heure actuelle?
R- Oui monsieur.
Q- Je vous montre deux (2) documents dont un, intitulé:"Demandes d'admission" et l'autre:"Procurations" qui semblent avoir été faits originairement par la Corporation des Pilotes du St-Laurent Kingston-Ottawa, et qui sont amendés par la Corporation des Pilotes du Port de Montréal, est-ce qu'il s'agit d'une demande d'admission et une procuration que vous avez fait signer et que les pilotes de votre groupe, membres de la Corporation ont signé en vue de devenir membres de la Corporation?
R- Oui je me rappelle bien de ça.



Q- Est-ce que...excusez, je désirerais déposer ces deux (2) documents sous la cote...

PAR LE PRESIDENT:

Comme Exhibit 793.

PAR Me MARC LALONDE:

Exhibit 793, est-ce que le document intitulé:"Procuration" se lit de la façon suivante:"J'autorise par la présente, la Corporation des Pilotes du Port de Montréa l à recevoir, percevoir et réclamer en justice s'il y a lieu en mon nom toutessommes qui me sont dûes ou pourraient me devenir dûes par qui que ce soit en rapport avec mes services de pilote et accomplir tous acte nécessaire et utile à ces fins" est-ce que cette procuration a été remise à l'autorité du pilotage?

R- Oui.

Q- Est-ceque ce document a été signé par tous les membres de votre corporation?

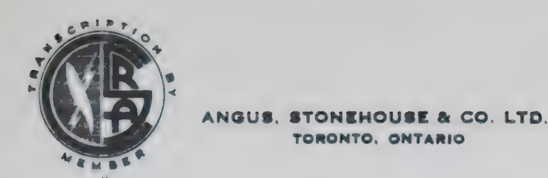
R- Oui monsieur.

Q- Je vous montre un document intitulé:"Officiers élus de mil neuf cent cinquante-sept (1957) à mil neuf cent soixante et trois (1963)" voudriez-vous prendre connaissance de ce document et dire à la commission si selon vous il s'agit véritablement des membres du conseil d'administration de votre Corporation depuis cette date?

R- Aussi loin que je peux voir, c'est exact.

Q- Ce document porte en outre une mention qui dit:"17 novembre mil neuf cent cinquan-





te neuf (1959(la Corporation a demandé son admission comme groupement membre de la Fédération des Pilotes du St-Laurent" sauriez-vous dire...excusez, le document indique qu'ila été présenté en mil neuf cent cinquante-neuf (1959) est-ce que vous vous référiez évidemment à ce moment là en fait à votre demande d'adhésion à la Fédération?

R- Oui monsieur.

Q- Combien de membres délégués aviez-vous à ce moment là à la Fédération?

R- Deux (2).

Q- Combien de membres aviez-vous a conseil d'admistration?

R- Deux (2).

Q Je désirerais déposer ce document intitulé:"Officiers de la Corporation des Pilotes de Montréal, mil neuf cent cinquante-huit (1958) à mil neuf cent soixante et trois (1963) sous la cote Exhibit 794. Nous avons en preuve devant cette commission que les premiers pilotes, les douze (12) premiers pilotes de votre circonscription ont été renumérés par la "shipping Fédération" est-ce que vous sauriez me dire si les trois (3) pilotes admis en mil neuf cent cinquante-neuf (1959) étaient aussi rénumérés par la "Shipping Fédération"?

R- Les trois (3) pilotes de mil neuf cent cinquante-neuf (1959) ont été renumérés par la Corporation des Pilotes du port de Montréal.



Q- Quelle était la rénumération payée si on peut l'appeler aux apprentis-pilotes lors de leur entrainement?

R- Il y avait dix dollars ($10.00) par jour.

Q- Quel montant était payé à vos pilotes?

R- Si je me souviens bien, c'est quinze dollars ($15.00) par jour.

Q- Pourquoi avez-vous procédé à payer vous même vos pilotes en mil neuf cent cinquante-neuf (1959)?

R- C'est parce qu'on avait eu un surcoit d'ouvrage et on avait demandé au Département des pilotes et ça avait pas l'air à vouloir aller bien vite avec ça, et dans un sens nous étions rendus au bout, par surcoit et de département ne voulait pas payer par surcoit pour les apprentis et c'est là qu'on en est venu, qu'on a décidé de payer nos apprentis nous autres mêmes.

Q- Et lorsque vous avez offert de payer...est-ce que vous avez offert de payer vos propres apprentis?

R- Nous avons décidé de payer nos propres apprentis parce qu'on voyait qu'il y avait aucun moyen d'avoir d'autres sourcesque de les payer.

Q- Est-ce que le ministère a attendu cette offre de votre part de renumérer les apprentis avant....de toutes façons c'est arrivé?



R- Ils ont attend u qu'on donne réponse à notre demande, je crois qu'on a fait la demande dans le mois de....à la fin de juin ou les premiers jours de juillet et ça été seulement dans le mois de septembre ou octobre qu'on ait...qu'ils acceptent notre demande.

Q- Capitaine Marchand, je porte à votre attention, le paragraphe trois cent treize (313) et le paragraphe trois cent quatorze (314) du mémoire de la...le mémoire présenté à la Commission par la Fédération des Pilotes du St-Laurent et sauriez-vous dire si ces deux paragraphes décrivent correctement la situation pour votre Corporation?

R- C'est bien ça.

Q- Je constate en outre que vous avez certaines recommandations spécifiques aux paragraphes cent trente-cinq (135) à six cent quarante-deux (642) la première recommandation est à l'effet que la limite actuelle de la circonscription de Montréa l demeure telle qu'elle, est-ce que vous avez quelques commantaires à ajouter à ce juste sujet?

R- Bien dans le moment que nous sommes, dans la situation que nous sommes, les pilotes du port et la majorité sont d'avis qu'on reste en somme dans le district de Montréal, tel qu'il est aujourd'hui, de conserver la même limite.

Q- Est-ce qu'il a jamais été question dans votre groupement d'étendre si on peut dire



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

votre section jusqu'à Sorel, d'en faire une grande section dans la circonscription de Montréal?

R- Il y a jamais eu de demande qui a été faite au moins, ça peut venir à passer, mais il y a eu une demande déjà pour Pointe aux Trembles

Q- Quel était l'objet de la demande en rapport avec Pointe aux Trembles?

R- La demande était que les pilotes du Port montent tous les navires du port de Montréal et les sorties faites par les pilotes de rivières en descendant.

Q- Voulez-vous dire si je comprends bien que tous les pilotes du port se chargeraient d'entrer tout navire dans le port de Montréal, qui arriverait à Pointe aux Trembles et que les pilotes de rivières sortiraient les navires de quais comme Actuellement?

R- Oui c'est ça.

Q- Et la deuxième recommandation demande que le principe de la gradation des frais de déplacement des navires selon leur jauge soit appliqué au delà de la limite actuelle de cinq mille (5000) tonnes par l'addition d'un droit pour chaque millier de tonnes d'additionnées, quel commantaires avez-vous à faire en rapport avec cette demande?

R- A ce sujet de... c'est une demande pour les bateaux qui sont plus gros, ce sont des bateaux qui sont plus difficiles à déplacer et pour le déplacement ça prend beaucoup plus de



temps en référant que la longueur et la grosseur està considérer et que le plafond soit autant, c'était quinze mille (15,000) et pas de limite de cinq mille (5000) en montant et une surcharge limitée soit à temps du mille (100) tonnes.

Q- Est-ce que vous avez fait un relevé du nombre de navires qui dépassent cinq mille (5000) tonneaux?

R- Oui monsieur.

Q- Est-ce que vous avez ce relevé avec vous?

R- Oui monsieur.

Q- Pendant qu'on cherche ce document monsieur Marchand, je constaté que la re commandation uméro trois (3), paragraphe six cent trente-neuf (639) demande que les allocations de transport versées aux autres pilotes de la circonscription soient également versées aux pilotes du port de Montréal, pourriez-vous dire à la commission à quoi vous référez à cet égard?

R- VOulez-vous répéter?

Q- Je vous montre le paragraphe six cent trente-neuf (639) voudriez-vous en prendre connaissance, et à quoi référez-vous dans cette recommandation numéro trois (3)%

R- On référe à venir comme auparavant en mil neuf cent cinquante-huit (1958) je crois qu'on a obtenu deux dollars ($2.00) pour les dépenses dans le port de Montréal pour l'ouvrage, pour le déplacement et en mil neuf cent cinquante-neuf,



(1959) nous avons obtenu trois dollars ($3.00) pour aller à l'écluse de St-Lambert, puis pour embarquer et débarquer du vaisseau à St-Lambert, puis nous avons demandé une augmentation de tarif depuis mil neuf cent cinquante-huit (1958) et le département a jamais voulu acceuillir notre demander, pour quelle raison, on voulait nous tenir, nous, et on a répondu qu'o n était un petit groupe et qu'on demande...qu'on devait rester comme on était là, on voulait avoir des dépenses et la Fédération a fait une demande pour une augmentation de tarif et je crois que dans ce temps là, la demander pour un "flatrate" de vingt dollars ($20.00) pour les bateaux de moins de deux mille (2000) tonnes et de trente-deux dollars ($32.00) pour les bateaux, pour les autres navires., par arrangement qui a été fait, j'étais pas dans le comité durant ce temps là , l'arrangement a été fait de couper les dépenses et de donner, bien j'ai dit trente-deux dollars ($32.00) et ça resté avec les dépenses à trente-deux dollars ($32.00) on voulait baisser à vingt -six ($26.00) on a toujours perdu la différence et on resté au même point, on a rien gagné , on est resté de même.

Q- Est-ce que les pilotes de la circonscription reçoivent une allocation de ce genre et quelle allocation reçoivent-ils?

R- Les pilotes de l'Union Centrale et des rivières et les pilotes de Conswall....

Q- Votre recommandation a...réfère



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

simplement aux pilotes de la circonscription, tenez-vous en aux pilotes?
R- Les pilotes de rivières ont trois dollars ($3.00) ils avaient fait des démarches pour l'obtenir.
Q- Ils ont trois dollars ($3.00) pourquoi, à quel endroit ont-ils trois dollars ($3.00)? N'importe où dans le port%`
R- A l'écluse de St-Lambert.
Q- Est-ce le seul endroit où ils ont une allocation?
R- Oui.
Q- En définitive le paragraphe six cent quarante (640) référe d'ailleurs à l'écluse de St-Lambert et c'est cette allocation que vous voulez voir rétablir, je suppose?
R- Oui.
Q- Quand ....quant à la recommandation numéro quatre (4), elle se réfère à l'écluse de St-Lambert et je crois que pour le pilote le travail a diminué? A ce sujet est-ce que vous voudirez ajouter quelque chose au témoignage que nous avons à ce sujet là?
R- Mon témoignage c'est de revenir comme on avait obtenir, on demande que la...que le taux soit sorti à l'égalité de la Loi et de définir la limite du district , à qui appartient ce bout, on ne peut pas demander autre chose.
Q- Je vous montre un document intitulé:"Mil neuf cent soixante et deux (1962) Season



of Navigation, Montréal Harbour Pilotage District Number on Ships Over 5000 (five thousands) M.R. T. and tonnage over five thousands (5000) N.R.T." pouvez-vous me dire s'il s'agit d'un document qui a été préparé à votre bureau?

R- Oui monsieur.

Q- Savez-vous à partir de quoi ce document a été préparé?

R- A partir du tonnage de cinq mille (5000).

Q- Excusez, est-ce que ce document a été préparé à partir de la carte de pilotage ou d'une autresource?

R- Ca vient de la carte de pilotage.

Q- Je désirerais déposer ce document comme Exhibit sept cent quatre-vingt-quinze (795) et merci Capitaine.

Le témoin est ensuite interrogé par Me Collin Mason en anglais.

INTERROGE PAR ME JEAN BRISSET:
Pour la Fédération des Armanteurs du Canada.

Q- Monsieur Marchand, vous fiasiez partie de la circonscription de Montréal-Kingston, vous vous rappelez de tout ça quand vous êtes venu offrir vos services comme pilote dans le Dis-



trict de Montréal?

R- Oui monsieur.

Q- Est-ce qu.il y a d'autres pilotes de votre circonscription qui ont fait la même chose que vous?

R- Deux (2), deux (2) autres.

Q- Est-ce qu'il y a d'autres pilotes de d'autres circonscriptions qui ont également fait la même chose à votre connaissance parmi les douze (12) qui ont été acceptés dans le temps?

R- Non, je crois.

Q- En tout, il y avait trois (3) candidats qui avaient déjà fait du pilotage dans les eaux concernés?

R- Oui monsieur.

Q- Est-il exact et que ces trois (3) pilotes ont formé le nucléus des pilotes qui ont été éventuellement formés par cette circonscription?

R- Oui et non, il y avait été ...premièrement une première formation qui avait été faite par les pilotes des rivières.

Q- Quand vous vous êtes décidé de former une Corporation dans votre circonscription en mil neuf cent cinquante-neuf (1959), ?

R- Une Corporation?

Q- Oui?

R- En mil neuf cent cinquante-huit (1958), je crois.

Q- En mil neuf cent cinquante-huit,



(1958) et pouvez-vous nous donner les raisons qui ont motivé la décision de votre groupe de former une corporation plutôt que par exemple une société comme il en existait dans la circonscription de Montréal?

R- Bien un acte de compagnie, je crois que c'est plus profitable qu'une association.

Q- En d'autres termes, est-ce que vous aviez en face de vous à ce moment là, l'exemple de d'autres corporations qui avaient déjà été formées?

R- Je ne pouvais pas avoir d'exemple parce que l'autre Corporation c'est moi-même qui l'ai formée.

Q- Alors vous avez déjà été consulté dans la formation d'une autre corporation avant celle des pilotes du port de Montréal?

R- Oui.

Q- Est-ce qu'il s'agit de celle de Montréal-Kingston?

R- Kingston-Ottawa.

Q- Quel était le nom corporatif de cette corporation à ce moment là?

R- La Corporation des pilotes de Kingtson - Ottawa. Ouest.

Q- Celle là avait été formée est-il exact et a été formée dans le district de pilotage sur le fleuve St-Laurent?

R- Oui.

Q- Maintenant vous avez produit une



formule comme Exhibit numéro sept cent quatre-vingt-treize (793), une formule d'admission et de procuration qui j'imagine a été signée par les seize (16) pilotes qui font partie de votre corporation?

R- Oui monsieur.

Q- Sauriez-vous assez aimable, soit vous même, ou par l'entremise de votre secrétaire de nous fournir une liste des noms des pilotes concernés avec la date à laquelle ils ont signé la demande d'admission et de procuration?

PAR LE PRESIDENT:

Sous la cote Exhibit sept cent quatre-vingt-seize (796).

PAR Me JEAN BRISSET:

Q- On produira cè document sous la cote Exhibit sept cent quatre-vingt-seize (796)?

R- Oui monsieur.

Q- Vous nous avez dit que votre Corporation a deux (2) délégués à la Fédération et si j'ai bien compris il y a deux (2) des administrateurs qui sont en fait administrateurs de la Fédération?

R- C'est ça.

Q- Est-ce que vous êtes un de ces administrateurs, monsieur Marchand?

R- Oui.

Q- Est-ce que depuis la formation de votre corporation, il y a dans votre groupe des pilotes décédés?



R- Non monsieur.

Q- Une minorité n'était pas d'accord avec la décision prise par la majorité dans certains cas.

PAR Me MARC LALONDE:

Excusez, je demanderais à mon confrère de préciser cette question, s'il a déjà été... s'il y a eu une vote autre qu'unanime, c'est ça sa question, qu'il la poser telle qu'elle?

PAR Me MAURICE JACQUES:

Laissez poser la question.

PAR Me MARC LALONDE:

Posez votre question.

PAR LE PRESIDENT:

La décision est laissée à votre appréciation, est-ce qu'il y a eu unanimité sur certaines décisions ou si quelqu'un s'est opposé à votre organisation%

PAR Me JEAN BRISSET:

Q- Je constate que ma question est ambigue un peu, est-ce que dans votre Corporation monsieur Marchand, un certain membre ce soitopposé à la politique générale de votre Corporation?

R- Dans le temps que j'ai été président....

PAR Me MARC LALONDE:

Q- Je m'objecte encore à :"Politique



générale" c'est très difficile et je précise. (Me Marc Lalonde continue mon explication en anglais).

PAR LE PRESIDENT:

Evidemment la question était plus facile à Québec qu'à Montréal, le cas a été référé et il y en avait qui faisait pas partie de la corporation.

PAR Me JEAN BRISSET:

Q- Est-ce que vous avez trouvé ma question trop ambigue pour y répondre monsieur Marchand?

R- Bien la question, en temps que j'ai été comme direction, comme président de la corporation du port de Montréal à venir...j'ai été deux (2) ans en dehors, non.

Q- Est-ce qu'il y a des membres de votre corporation qui ont demandé que leur procuration soit révoquée depuis?

R- Jamais officielle.

Q- Depuis que la corporation a été constituée?

R- Jamais officielle.

Q- Jamais officiellement?

R- Non.

Q- Maintenant d'une façon non officielle, est-ce qu'il y a eu des demandes qui vous ont été faites à vous ou à quelqu'un d'autres des administrateurs par les membres de votre corporation?



R- Je pourrais dire, entendu dire, mais jamais un contact direct.

PAR LE PRESIDENT:

Q- Jamais à vous directement, ça jamais été fait à vous directement?

R- Non.

Q- C'est d'autres qui vous l'ont rapporté?

R- D'autres ont dit:"Un autre a dit si , des "hearsay".

PAR Me JEAN BRISSET:

Q- Si je comprends bien, il y a jamais eu de demande officielle de faite au bureau d'administration de votre corporation par aucun des membres demandant que la procuration soit révoquée?

R- Que je sais non, au meilleur de ma connaissance, jamais.

Q- Quand je dis:"Demande officielle" comprenez-vous par là une demande écrite ou si on a fait une demande verbale?

R- Demande officielle, et demande écrite.

Q- Est-ce qu'un telle demande aurait été faite verbalement en quittant soit une assemblée générale annuelle, soient quelques assemblées spéciales?

R- Je l'ai jamais entendu, j'ai assisté à toutes les assemblées de la Corporation du port de Montréal, depuis son institution et j'ai ja-



mais antendu ce mot là prononcé encore.

Q- Tout ce que vous savez en tant que la Corporation est concernée ce sont des oui-dire qui sont venus à vos oreilles à l'effet qu'un membre inconnu aurait songé à vous demander la révocation de sa procuration, est-ce à peu près tout ce que vous pouvez dire?

R- Pour vous dire que ça m'est déjà venu quelque chose à mes oreilles, je ne ... qui ne pourrait pas sortir de la corporation, voyez-vous ily avait eu bien des oui-dire et des sous-entendus, mais jamais en dehors, on naviguait sur deux (2) vaisseaux, il y avait pas de demande officielle verbale et c'est pas bon.

Q- Franchement je n'ai pas très bien compris votre réponse?

R- La personne concernée qui parlait qu'elle aurait aimé être sortied e la Corporation pour certaines choses et certaines autres chose restées, on jouait sur les deux (2) ce qui ne peut pas se faire.

Q- Cette principale chose pour laquelle certaine...cette personne ne voulait pas rester dans la corporation était n'est-ce pas en regard de cette procuration?

R- Non.

Q- C'était une autre chose?

R- Pas dans le port de Montréal.

PAR LE PRESIDENT:

Messieurs, je crois qu'on peut di-



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

re après cette xemaine que nous avons fait une bonne semaine de travail et que le travail de la commission a avancé considérablement et je vous en remercie, et à lundi prochain, à dix heures.

Je, soussigné, sténographe-officiel, dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques:

ET J'AI SIGNE:



ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT

MONTREAL

P. Q.

VOLUME No.:

84 F

DATE:

NOV 25 1963

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.
Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent:
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas st-Laurent:
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la VOIE Maritime du St-Laurent,

Me JEAN RICHARD pr Me L EOPOLD LANGLOIS,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild,

Me COLLIN MASON pr Me J. MAHONEY,
procureur de la Dominion Marine Association:

Me JEAN BRISSET c.r.
procureur de la Fédération des ARmateurs du Canada:

Me R. MAGGILLIVRAY,
procureur du Ministère des Transports.

VOLUME 84 - PAGES 4262 à 4366

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 25 novembre 1963.

INDEX

SEANCE DU 25 NOVEMBRE 1963.

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S. Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

Le vingt-cinquième jour de novembre, mil neuf cent soixante et trois.

Me Maurice Jacques, procureur de la commission, fournit certaines explications en anglais.

JEAN CLEMENT MARCHAND.
TéMOIGNAGE CONTINUE:

TRANSQUESTIONNE PAR Me JEAN BRISSET: c.r.
Pour la Fédération des Armateurs du Canada.

Q- Monsieur Marchand, vous nous avez dit lors de l'ajournement de vendredi qu'aucun des membres de votre corporation, des seize (16) pilotes de votre Corporation n'avait jusqu'à date

cherché à révoquer la procuration qu'ils ont donné à la Corporation autorisant la Corporation à recevoir leur recette, c'est bien exact?
R- Exactement.
Q- Monsieur Marchand, est-ce que les seize (16) pilotes de votre Corporation étaient d'accord pour participer à l'arrêt de travail des pilotes au mois d'avril, mil neuf cent soixante et deux (1962)?
R- Oui monsieur.
Q- Est-ce qu'il y a eu discidence à ce moment là?
R- En mil neuf cent soixante et deux (1962), oui, je crois, j'étais pas sur le comité cette année là, mais si je me souviens bien, personne était discident encore.
Q- Sans avoir été sur le comité en mil neuf cent soixante et deux (1962) vous êtes assez au courant des affaires de là Corporation pour pouvoir nous donner une réponse assez précise, n'est-ce pas?
R- Aussi loin que je vois, il y avait aucun discident.
Q- Monsieur Marchand, vous admettrez avec moi, monsieur, n'est-ce pas que si un pilote avait été discident et avait décidé de travailler et de piloter les navires, tous les droits de pilotage qu'il aurait gagnés, auraient été versés en vertu de la procuration à la Corporation pour être dividés entre tous les pilotes de la cir-

conscription ?

R- D'après le règlement de la Corporation, oui.

Q- N'admettez-vous pas avec moi....

PAR Me MARC LALONDE:

Excusez, il s'agit d'une situation légale et d'explication encore légale et le témoin doit donner une opinion d'avocat marin.

PAR Me JEAN BRISSET:

Q- Monsieur Marchand en prenant pour acquis que votre opinion d'avocat marin est bien fondée, d'admettez-vous pas avec moi qu'il y aurait eu plus d'intérêt pour un pilote discident de continuer à piloter dans des circonstances comme celles-là, si toutes ces recettes , à tout évènement allaient allées aux autres pilotes qui ne travaillaient pas?

R- Je ne peux pas dire rien sur ça., parce qu'il y avait aucun discident, et je crois que ça ne se serait pas produit.

Q- Tout de même monsieur Marchand vous admettrez le fait qu'il n'était pas prêt à vouloir travailler pour le compte des autres qui ne travaillaient pas?

PAR Me MARC LALONDE:

Mon confrère est en train de se fourvoyer dans les faits pour la bonne raison que si on regarde dans les règlements tels que dépo-

sés, les pilotes partagent lorsqu'ils sont dans leur moyenne de tour, le règlement numéro deux (2), s'ils travaillaient et qu'un autre ne travaille pas, il est évident que les autres ne feront pas la moyenne de tour aucunement et qu'est-ce qui va se produire dans le retour de travail, il faudra que le pilote reste à travailler et que les autres pour le retablir , que les autres travaillent plus pour le rétablir, et c'est sur le partage dans le fond commun, parce qu'il était le seul à travailler.

PAR LE PRESIDENT:

Vous avez répondu en partie pour le témoin.

PAR Me MARC LALONDE:

Bien je regrette, mais il s'agissait d'une interprétation juridique et à laquelle le témoin n'est pas en mesure de répondre.

PAR ME JEAN BRISSET:

Q- Du côté pratique monsieur Marchand, d'après votre bonne reconnaissance des choses, êtes-vous d'accord avec l'opinion légale que monsieur Lalonde?

R- Parfaitement.

Q- Je voudrais remonter à quelques



années passées, c'est-à-dire en mil neuf cent cinquante sept (1957) quand vous êtes venu dans la circonscription de Montréal, du port de Montréal , comme pilote, voulez-vous nous dire la raison pour laquelle vous avez laissé la circonscription de Montréal - Kingston à ce moment là?

R- Je pourrais dire pour des raisons personnelles.

Q- Est-ceque c'était à ce moment que l'étoile de monsieur Guy Chartier commençait à briller au firmament de la corporation du St-Laurent-Kingston?

R- Je me suis jamais aperçu qu'il y avait une étoile qui brillait, je crois qu'il faisait son devoir.

Q- Est-ce que cette étoile de monsieur Chartier est toujours aussi lumineuse qu'elle l'était dans ces années là?

R- A mon point de vue, elle est toujours la même, je me suis aperçu d'aucun changement en lui, depuis que je le connais.

Q- Est-ce qu'à ce moment là, en mil neuf cent cinquante-sept (1957) quand vous avez laissé la circonscription de Montreéal-Kingston , monsieur Lauréat Johnson de l'órganisme Great Lake Pilots association....

PAR Me MARC LALONDE:

Excusez, je corrige mon confrère, est-ce que ce serait International Organisation of Madger



Lake Pilots.

PAR Me JEAN BRISSET:

Q- Est-ce que monsieur Lauréat Johnson de cette organisme dont vient de donner mon confrère le nom, au compte, avait à ce moment là commencé ses activités dans la circonscription de St-Laurent-Kingston?

R- Oui.

Q- Est-ce que ça pourrait être là une des raisons pour lesquelles vous avez laissé cette circonscription à ce moment là?

R- Non.

Q- Maintenant vous étiez en cour la semaine dernière lorsque le pilote Lavoie vous a exprimé l'opinion que les pilotes fluviaux étaient aussi bien qualifiés que les pilotes pour la manoeuvre dans le port de Montréal, pour faire le travail de pilotes et la maneouvre dans le port, est-ce que vous partagez cette opinion?

R- Oui les pilotes de rivière sont bons sur la manoeuvre pour accoster les navires, en théorie, oui peut-être, en pratique peut-être pas, par qu'ils ont pas la chance comme les pilotes du port d'être dans cette même zone jour et nuit, maisils sont compétents pour accoster les navires.

Q- Maintenant monsieur Marchand, si un navire après avoir complété son chargement dans le port de Montraél, soit à l'élévateur à grains, doit se porter au quai de Montréal-Est

pour charger le mazout, c'est une pilote du port de Montréal qui va faire le déplacement n'est-ce pas?
R- Oui monsieur.
Q- Maintenant une fois que le navire aura complété son chargement de mazout pour partir vers sa destination, la haute-mer, c'est un pilote fluvial qui va prendre le navire et le piloter?
R- Oui.
Q- Vous êtes au courant parfois de l'arrêt à Montréal-Est pour prendre du mazout mais une demi-heure, uneheure, ou plus souvent deux (2) heures que ça prend?
R- Le plus souvent c'est deux (2) heures, qu'une demi-heure.
Q- Croyez-vous logique dans les circonstances si le pilote fluvial a moins de compétence que le pilote portuaire de suggérer que le pilote fluvial devrait prendre le navire à son point de départ ici dans le port pour rester à bord à Montréal-Est pendant que le navire prend le mazout et ensuite continuer avec lui?
R- Celà pourrait se faire, c'est parce que ça avait été établi que les pilotes du port s'ils ne s'en servent pas et qu'il est là laissé sur le quai à attendre, les pilotes avaient été formés à ça et l'entente était que le pilote du port était pour faire tout déplacement dans le port, si on bateau laisse un port d'attache après chargement et va au quai à l'huile c'est considéré comme un

manoeuvrage dans la zone de port et ça revient aux pilotes de la zone du port.

Q- Monsieur Marchand, est-ce qu'en mil neuf cent soixante et deux (1962) les pilotes du port de Montréal n'avaient pas recommandé que dans le cas de tous les navires qui arrivent dans le port de Montréal ou partant du port de Montréal devraient faire la relève de bord à partir du quaie Marianne?

R- En mil neuf cent soixante et deux (1962) comme je l'ai dit auparavant, j'étais pas sur le comité, je ne sais pas qu'est-ce qui a été proposé dans ce temps, tout le temps que j'aiété sur le comité la majorité était de changé de... les pilotes changeaient à Marian pour les montants seulement, on a pas demandé pour les descendants, mais dans les descendants, il y a un inconvénient, il peut y avoir de la brume en bas dans la rivière et dans le port pas de brume, et le pilote du port peut sortir le bateau et le rentrer au quai Marian malgré que le bateau rentrant n'est pas capable de tourner, il peut avoir du trouble.

Q- Alors en mil neuf cent soixante et deux (1962) si je comprends bien, la recommandation des pilotes portuaires, c'està l'effet que tout navire montant devait changer de pilote et devait faire la relève du pilote fluvial pour un pilote portuaire au quai Marian?

R- Oui.

Q- Voulez-vous dire où est situé le quai Marian?

R- Le quai Mariane peut tomber au point apparaissant à section 110 , la quai Marian est un petit quai peut-être en bas de 110.

Q- Le quai Marian en d'autres termes est situé à la limite extrême Est de la circonscription des pilotes du port de Montréal?

R- Nous avons aucune circonscription c'est une zone. C'est la zone du port de Montraél qui est zoné au nord, bien là je ne peux pas dire comment à peuprès, c'est cinq (5), six (6) milles en bas de Marian Wharf.

Q- Tout de même, il n'y a pas d'autres quais si je comprends bien plus à l'Est que le quai Marian?

R- Non.

Q- Et pour quelle raison le quai Marian a t-il été jugé à cemoment là, comme l'endroit où devait se faire la relève?

R- Je croirais que c'est parce que c'est le dernier quai qu'on pourrait dire à l'Est du port de Montréal.

Q- En d'autres termes, c'était un endroit où la relève pouvait se faire d'une façon logique sans nuire aux navires?

R- Aux navires, et ensuite pour être plus précis dans les choses, je croirais que le quai Marian marque le quai où les bateaux viendraient au quai 110 à la section 110, mais on voit



que ça peut être pris que si c'était à longue pointe, que l'encrage est plus large et plus de place pour les bateaux montants qui allaient dans le port de Montréal, ça été une proposition qui a été faite plus tard, qu'on se sert de ceux de longue pointe, mais le Marian Wharf pour les bateaux qui allaient au quai à l'huile, pour quele pilote soit à bord.

Q- Quelle était votre raison en mil neuf cent soixante et deux (1962) pour suggérer que tous les navires montants changent de pilote en arrivant dans les limites de la circonscription du port de Montréal, circonscription de pilotage?

R- Je ne peux pas élaborer beaucoup là-dessus, j'étais pas sur le comité, mais il en a été question à une assemblée générale, et je croirais qu'à l'assemblée générale, l'assemblée a été unanime je crois dans ce sens là, et je dois avoir eu connaissance là-dessus que ça toujours été sur la question des entrées et des sorties, et ça été je pourrais dire un projet de deux (2) hommes qui voyaient haut et qu'il y aurait pas assez de navire , enfin on pourrait dire qu'ils ne faisaient pas assez d'argent et ils voulaient avoir plus haut, d'après les tarifs qu'on a, c'était pas suffisant, le tarif était pas assezhaut, vu qu'on aurait pas donné beaucoup de chose, et en ayant plus de navires, celà faisait de plus beaux montants, et il reste quand même que le tarif aurait été trop bas, et je ne sais pas de quelle manière



cela aurait rémédié à notre cas.

Q- En d'autres termes si je comprends bien votre explication c'était d'augmenter les recettes de la circonscription?

R- Oui.

Q- Vous m'avez dit tout à l'heure que des pilotes étaient d'accord pour se joindre à l'arrêt de travail en mil neuf cent soixante et deux (1962)) voulez-vous me dire ...quelles étaient plutôt les doléances des pilotes du port de Montréal à ce moment là, qu'est-ce qu'ils demandaient, est-ce qu'ils demandaient quelque chose?

R- Je crois qu'ils demandaient une revision des tarifs pour le port de Montréal.

Q- Une revision pour réduire le tarif ou l'augmenter?

R- L'augmenter, cette demande ça faisait plusieurs années, depuis mil neuf cent cinquante-huit (1958) qu'on demandait une revision de tarif, dans le temps on avait treize dollars ($13.00) pour manoeuvrer une bateau, treize dollars ($13.00). seize dollars ($16.00), vingt dollars ($20.00). vingt-deux dollars ($22.00) ça nous donnait pour déplacer un bateau, treize dollars ($13.00) et ça coûtait aussi cher de taxi, et nous nous trouvions à travailler pour rien, comme le cas est arrivé en mil neuf cent cinquante-neuf (1959) on était comme on pouvait dire à travailler pour rien, ce qu'on faisait.

Q- Etes-vous au courant quand avant

la grève ou l'arrêt de travail il y avait eu des pourparlers entre les pilotes, un comité de pilotes de votre circonscription et les armateurs et qu'on avait convenu d'une augmentation?

R- Franchement, la répomse qu'on a toujours eue, ça été un non, toujours depuis mil neuf cent cinquante-huit (1958) et tout d'un coup ces choses là sont arrivées et ça amené à ça d'avoir une petite augmentation de tarif, mêmeon s'est déjà fait dire par le département quand on a fait notre demande en mil neuf cent cinquante-huit (1958) qu'on demandait de nous donner un prix raisonnable, on nous disait de s'en aller, d'abord faire du pilotage, si ça ne faisait pas notre affaire, c'était la réponse qui nous a été faite.

Q- Vous avez jamais été intéressé après avoir changé de Kingston à Montréal d'aller de Montréal à Vancouver?

R- Non.

Q- Monsieur Marchand, vous nous dites qu'à votre souvenir, il n'y avait pas eu d'entente entre les Armateurs et les Pilotes de votre circonscription pour augmenter les tarifs avant la grève en mil neuf cent soixante et deux (1962)?

R- En mil neuf cent soixante et deux (1962), j'étais pas sur le comité. Il s'est passé des choses que je n'étais pas au courant, j'ai été au courant après ça de qu'est-ce qui s'est passé, mais peut-être qu'il y a des choses que je ne pourrais vous dire de façon précise, et je peux vous

dire que la grande chose, la preincipale chose qu'on essayait de tenir c'était surun tarif bas pour tâcher d'essayer de nous prendre sur un salaire fixe pour nous décourager autrement dit.

Q- Qui constituait votre corporation en mil neuf cent soixante et deux (1962)?

R- Monsieur...

Q- Qui faisait partie du comité de votre corporation, s'il y en avait un sur le comité de pilotage, soit avant la grève de mil neuf cent soixante et deux (1962)?

R- Ca devait être monsieur Lang Larry MacDonald, Roméo Laroche et monsieur Ménard, comment j'en ai quatre (4)?

Q- Quatre (4)?

R- Et monsieur Pelletier, Georges Pelletier.

Q- Est-ce qu'à ce moment là, il a été discuté de cette proposition des armateurs que les revenus des pilotes soient déterminés à l'intérieur des limites fixes prévoyant un minimum et moyennant ou en vertu de la charge de travail?

R- C'est bien dur de répondre à cette question parce que j'étais pas sur le comité d'étude, on a parlé de beaucoup de chose, seulement je crois qu'à l'assemblée, générale, il s'en est discuté et l'assemblée était unanime contre ça, que ces choses continuent la même chose durant la saison, peut-être pour deux (2) pilotes, deux (2) du comité et je crois que le comité était contre

ça, on m'a dit que le comité était contre mais que la chose soit continuée pour deux (2), c'est ce que je sais.

Q- Monsieur Marchand, je vous demanderais, soit vous même, ou par l'entremise de votre secrétaire de produire en liasse copies des minutes de toutes les assemblées spéciales où assemblées annuelles générales au cours desquelles ont a soulevé ou traité des questions relatives aux augmentations des tarifs en mil neuf cent soixante et deux (1962) relatif aux propositions des armateurs de mettre...de fixer un salaire pour les pilotes à revenus au-dessus des limites déterminées et également les minutes de toutes les assemblées durant lesquelles ont a décidé des questions de faire la relève du pilote fluvial au quai Marian, est-ce qu'il serait bon de produire ça?

R- Oui.

Q- Ce sera comme Exhibit 798 et voulez-vous monsieur Marchand également produire comme partie de cet Exhibit 798 les Minutes de toutes les assemblées convoquées lors de l'arrêt de travail y compris l'assemblée générale qui a évidemment amenée l'arrêtde travail des pilotes de votre circonscription?

R- Ouié

PAR Me MARC LALONDE:

Est-ce que ça comprend l'assemblée des directeurs ou les assem-

blées générales seulement?

PAR Me JEAN BRISSET:

Y compris l'assemblée des administrateurs à ce moment là, ayant trait à l'arrêt de travail en mil neuf cent soixante et deux (1962).

R- En mil neuf cent soixante et deux (1962), je crois qu'il y a eu une assemblée du conseil d'administrateurs, ça vous en aurez pas beaucoup, ça marchait à deux (2).

Q- Monsieur Marchand, pour changer de sujet vous nous avez parlé de la recommandation, numéro 3 en regard de la corporation des pilotes du port de Montréal, mentionnée au paragraphe 639 du mémoire présenté par la Fédération des Pilotes, vous vus rappelez de cette recommandation spéciale qui a trait à une allocation de transport devant être versée aux pilotes qui se rendent à St-Lambert, vous vous rappelez de ça?

R- Oui je m'en rappelle.

Q- Je crois que si ma mémoire est bonne que vous avez été.l..que vous avez pris soin plutôt de faire remarquer à la Commission qu'il ne s'agissait d'une allocation qui ne s'appliquerait que dans le cas de pilote qui aurait à prendre un navire à St-Lambert et non pas tous ses déplacements?

R- Pour prendre son bateau à St-Lambert.

Q- Je voudrais à cet égard revoir

l'histoire passée, vous allez d'abord admettre avec moi , monsieur Marchand, et je suis certain qu'il semble très logique pour les pilotes devant cette commission, de venir dire que les pilotes fluviaux ont trois dollars ($3.00) quand ils ont à prendre le navire à St-Lambert, par conséquent il est aussi logique que nous l'ayons aussi en somme, en raison de votre argumentation?

R- Je ne suis pas d'avis avec vous monsieur Brisset.

Q- Ce n'est pas pour cette raison?

R- Non.

Q- Pour quelle raison?

R- La raison, on a déjà menacé un arrêt de travail dans ce but là, pour avoir le transport de trois dollars ($3.00) pour aller à la "seaway", la voie maritime où l'on embarque dans le navire à la voie maritime., quand on est venu à nos négociations de tarifs en mil neuf cent soixante (1960) nous on était dans le port et celà faisait une augmentation de tarif et qu'on ôtait nos dépenses, ça tombait au même niveau , ensuite de ça, pour St-Lambert, on a toujours du trouble là, et ça prend un taxi continuellement il y a pas de transport pour revenir la nuit et on a seulement uneheure et quinze minutes pour aller rejoindre un bateau à St-Lambert, si on s'adonne là, la nuit , vers trois ou quatre heures du matin et qu'une personne est là, on a pas le temps de rien faire, on est obligé de prendre un taxi et

de s'en aller à St-Lambert, c'est la même chose qui arrive, et on ne prend pas de taxi, on va attendre là une heure, une heure et demie.

Q- Monsieur Marchand en mil neuf cent cinquante-huit (1958), les pilotes de votre corporation et en fait la corporation était form.e ça été montré, et qu'on peut paierait quatre dollars et cinquante($4.50) en regard des dépenses de voyages pour tout déplacement fait dans le port vous rappelez-vous de ça?

R- Oui je m'en rappelle.

Q- Et à cemoment là on vous a ccordé deux dollars ($2.00) pour chaque déplacement, que le déplacement soit fait à la longue pointe ou à "windmill" point" ou à l'écluse de St-Lambert?

R- Pas à l'écluse de St-Lambert, parce que l'écluse de St-Lambert existait pas dans le temps.

Q- Vous avez raison, en mil neuf cent cinquante-neuf (1959) les pilotes n'est-ce pas ont demandé que cette allocation de deux dollars ($2.00) soit augmenté à trois dollars ($3.00) autrement ils feraient la grève, vous rappelez-vous de ça?

R- Passablement, c'était pas simplement une grève, pas seulement pour avoir le trois dollars ($3.00) il y avait l'histoire de la détention qui était là, et à St-Lambert, on ne payait pas pour le détention, pour attendre des fois, cinq (5), six (6) heures avant l'affaire de la "sea-



way" en mil neuf cent cinquante neuf (1959) on avait une demande, et la demande était toujours de respe cter toujours le même train, le même principe, nous avions fait une demande raisonnable, et c'est jamais accepté et on était obligé de subir de gros mots, ça toujours été comme ça.

Q- A tout évènement, n'est-ce pas que vous avez demandé une augmentation de deux dollars ($2.00) à trois dollars ($3.00) pour tous les déplacements en regard des dépenses de voyages?

R- Trois dollars ($3.00) à St-Lambert, et deux dollars ($2.00) dans le port,dans le port ça restait le mêmetarif, on demandait seulement une augmentation d'un dollar ($1.00) pour le transport à St-Lambert.

Q- Alors à tout évènement en mil neuf cent cinquante-neuf (1959) vous avez obtenu une augmentation de trois dollars ($3.00)?

R- Oui.

Q- Pour un déplacement à St-Lambert?

R- Oui je crois. Je pourrais dire, je crois que le département qui a décidé la chose.

Q- Et vous a accordé l'allocation de deux dollars ($2.00) pour tout autre déplacement?

R- Dans le port.

Q- Alors qu'à l, écluse de St-Lambert

R- Dans le port de Montréal.

Q- Maintenant revenons à l'année mil neuf cent soixante et un (1961) n'est-il pas vrai qu'à ce moment là, vous avez demandé une revision de tarif?

R- En...

Q- Mil neuf cent soixante et un (1961) mil neuf cent soixante (1960), mil neuf cent soixante et un (1961) environ mil neuf cent soixante (1960), mil neuf cent soixante et un (1961)

R- Il a été demandé une augmentation de tarif, demandé depuis mil neuf cent cinquante huit (1958).

Q- N'est-il pas vrai qu'à ce moment là, vous avez pris cette attitude qu'il faudrait... qu'il serait bon d'augmenter la tarif et pour éviter cette complication, à l'ajouter aux frais de plilotage pour le déplacement lui-même, le s dépenses de voyages, ce qui faisait un tarif rond comportant tout, et les dépenses devoyages, et les frais de pilotage?

R- Sur la fin des négociations j'étais pas sur les comités, je sais qu'un tarif a été présenté, ça été présenté là sur un "flat rate" je pourrais dire que les dépenses étaient incluses dans ce tarif. Les dépenses étaient supposées être incluses, ensuite, je suis sorti du comité en mil neuf cent soixante et un (1961) en janvier, et je ne peux pas vous dire de quelle manière ça été rajusté.



Q- A tout évènement vous avez obtenu une revision majoritaire du tarif et à partir de ce moment là, le navire ne payait plus un seul montant pour le déplacement et il n'y avait plus deux (2) charges, une pour le déplacment et un pour dépenses de voyage?

R- C'est ça.

Q- C'est bien exact?

R- Oui.

Q- En d'autres termes les dépenses de voyage étaient maintenant incluses dans le tarif

R- Peut-être qu'on pourrait dire que c'était une autre manière de faire une augmentation de tarif, mais au lieu de dire comme dépenses, c'était dans le tarif, ça restait au même point, de ne pas payer de surtemps.

Q- Maintenant monsieur Marchand, prenons pour acquis qu'on vous accorde en fait un déplacement maintenant de trois dollars ($3.00) à chaque fois que vous allez à St-Lambert, est-ce que les armateurs devraient s'attendre qu'aux prochaines négociations, les pilotes disent: "Si on nous accorde trois dollars ($3.00) pour aller à St-Lambert, on devrait nous accorder trois dollars ($3.00) pour aller à la Longue Pointe, ce n'est pas plus loin d'aller à la Longue Pointe et ce n'est pas plus court que d'aller à St-Lambert"

R La question de voyage à St-Lambert et dans le port de Montréal, est très différente, et en plus mon opinion est que j'en sois rendu

que St-Lambert est en dehors de notre district et je crois qu'envoyer un homme en dehors du district, les dépenses de transport sont supposées être payées, et je ne vois pas en outre que si nous avons des dépenses, maintenant qu'on nous les enlèvent, et qu'on paye les pilotes qui sont dans le même district, il s ont la même chose, je ne vois pas pourquoi, ne pas l'avoir, vu qu'on revient à l'ancien système, parce que c'était bon l'ancien système, et ça devrait être bon encore aujourd'hui.

Q- Pour quelqu'un qui ne connait pas l'histoire du passé, en se basant sur les périodes d'organisation pour demande d'augmentation de tarif, il serait logique dans les négociations prochaines de dire qu'il se paye trois dollars ($3.00) pour St-Lambert, et qu'il n'y a pas de raisonque ça ne se paye pas ce trois dollars ($3.00) là quand vous allez pour prendre une navire à St-Lambert?

R- A la Longue Pointe, dansle port de Montréal, il y a plus de capacité, c'est-à-dire facilité pour voyager, mais quand il s'agit d'aller à St-Lambert.

Q- Vous sauriez d'opinion de demander deux dollars ($2.00)?

R- S'ils veulent nous le donner, on va la prendre.

Q- Une fois obtenue votre deux dollars ($2.00) pour la Longue Pointe et trois dollars

($3.00) pour St-Lambert, est-ce qu'il faudrait s'attendre l'année prochaine ou pour les années suivantes, que vous allez obliger les armateurs et dire si c'est compliqué que vous fassiez une tarif rond et ça va comprendre vos dépenses et les frais de partage pour les déplacements?

R- En autant que le tarif est ajusté d'une manière que les dépenses de voyagement soient comprises c'est bien, mais la manière que ça toujours été arrangéet qu'il fallait s'y prendre, on avait rien , ils coupaient les dépenses et c'était plus ou moins payant, et en temps que le tarif ça voulait dire la même chose et dans un pays comme ici au Canada, je ne vois pas souvent quelqu'un soit en service sur un bateau ou autre chose que ses dépenses de voyage ne sont pas payées à temps l'heure, je ne vois pas ça.

Q- Ce que je dois comprendre, c'est qu'une fois que vous aurez obtenu un autre tarif avec chiffres ronds et basé selon l'appui vous allez dire de ce que les pilotes fluviaux ont pour aller à St-Lambert, il y a pas de raison que les pilotes du port n'auraient pas trois dollars ($3.00) pour aller à St-Lambert?

R- Ce n'est pas cette raison là, les pilotes fluviaux peuvent avoir le trois dollars ($3.00) dans leur tarif, et qu'on peut l'avoir.

Q- Merci.

PAR Me MAURICE JACQUES:

Procureur de la Commission:

Il transquestionne le témoin en anglais.

PAR LE PRESIDENT:

Est-ce que vous avez d'autres questions à poser à monsieur Marchand?

PAR Me MARC LALONDE:

Pour la Corporation des Pilotes du Port de Montréal.

Merci, monsieur Marchand.

ET LE TEMOIN NE DIT PLUS RIEN:

Je, soussigné, sténographe-officiel, dûment assermenté, certifie par les présentes que le témoignage ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques:

ET J'AI SIGNE:

CHS.-ANDRE BEDARD,
Sténographe-officiel.

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME:

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S. Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

INTERROGATOIRE DE MONSIEUR CHARLES LAVOIE: Pilote pour le Port de Montréal.

INTERROGE EN ANGLAIS PAR Me MARC LALONDE: Pour la Fédération des Pilotes du Port de Montréal.

PAR LE PRESIDENT: Est-ce que vous avez d'autres questions à poser au Capitaine Lavoie.

Me COLLIN MASON TRANSQUESTIONNE LE CAPITAINE LAVOIE EN ANGLAIS.

Je, soussigné, sténographe-officiel, dûment assermenté, certifie

par la présente que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques:

ET J'AI SIGNE:

CHS. ANDRE BEDARD
sténographe-officiel.



ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S. Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissaire, monsieur HAROLD A' RENWICK, commissaire, Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

INTERROGATOIRE DE MONSIEUR JACQUES SAUCIER: âgé de 47 ans, secrétaire-trésorier de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal, dûment assermenté sur les Sts-Evangiles; déposet et dit:

INTERROGE PAR Me MARC LALONDE:

Procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal.

Q- Monsieur Saucier, pourriez-vous dire à la Commission, depuis combien de temps vous occupez la fonction de secrétaire de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal?

R- Depuis mil neuf cent cinquante-huit (1958).

Q- Y êtes-vous demeuré permanent?



R- Depuis mil neuf cent cinquante-huit (1958).

R- En fonction à cette fin?

R- Permanent.

Q- Vous travaillez également à la trésorie en plus de celle de secrétaire?

R- Oui monsieur.

Q- Je vous remets copie des...je vous remets la pièce Exhibit 792, au sujet de laquelle j'aimerais vous poser une certain nombre de questions, l'Exhibit 792 était le règlement de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal, et pourriez-vous nous dire tout d'abrod en regard avec l'article trois (3) du règlement numéro un, combien de membres dans la Corporation des Pilotes du Port de Montréal?

R- Seize (16) membres.

Q- Est-ce que ça représente l'ensemble des pilotes dans le port de Montréal?

R- L'ensemble complet.

Q- Est-ce que vous avez préparé une liste telle que demandée par mon confrère, monsieur Brisset du moment d'admission de chacun de ces membres?

R- Oui la liste a été préparée.

Q- Est-ce que vous pourriez la déposer, s'il-vous-plaît?

R- Oui c'est une liste complète avec la demande des demandes d'admissions et la date de la procuratio n de chacun des membres.

Q- Je désire déposer cette pièce sous la cote Exhibit 796, et pourriez-vous nous dire combien de membres sur le conseil d'administration dans la corporation des pilotes du port de Montréal?

R- Cinq (5) directeurs.

Q- Est-ce que c'est...ce conseil d'administration se réunie régulièrement?

R- Régulièrement.

Q- Est-ce qu'il y a un nombre minimum de réunions qui doivent être tenues?

R- Non, aucune spécification à ce sujet.

Q- Est-ce que vous tenez les minutes du conseil d'administration?

R- Régulièrement.

Q- Est-ce que vous tenez les minutes de l'assemblée générale?

R- Oui régulièrement, elles sont lues et acceptées.

Q- Est-ce que les administrateurs qui se réunissent en assemblée reçoivent une rénumération?

R- L'hiver les administrateurs reçoivent une légère rénumération et l'été ils reçoivent rien.

Q- Combien reçoivent-ils en hiver?

R- En hiver, le montant est déterminé par l'assemblée générale.

Q- Combien est-il?



R- Sept piastre s et demi ($7.50) pour la journée.

Q- Qu'est-ce que comprend la période de l'hiver?

R- La période d'hiver c'est après la fermeture de la saison de navigation jusqu'au l'ouverture de la saison suivante.

Q- Sauriez-vous dire si en dehors de la saison d'hiver, il existait quelques rénumérotions?

R- Non.

Q- Comment procède t-on?

R- Nous donnons selon que la loi le permet un tour pour la journée qu'ils siègent et au bureau d'administration.

Q- Est-ce qu'il y a remboursement pour les dépenses encourues?

R- Quelques fois, pas l'été, l'hiver.

Q- Est-ce que les demandes de remboursements sont avec des formules?

R- Oui avec des foumules qui se trouvent fournies.

Q- Je vous montre un document intitulé:"Relevé des dépenses" est-ce que c'était un document que vous vous servez pour les pilotes du port de Montréal?

R- Oui vous avez des détails de nos chiffres et nos dépenses , et toujours acceptés par le bureau d'administration, d'ailleurs ce relevé spécial là, est fait pendant les assemblées.

Q- Je désirerais déposer ce document comme Exhibit 799, n'est-ce pas?

PAR LE PRESIDENT:

Exhibit 799.

PAR Me MARC LALONDE:

Q- Oui, Exhibit 799, et je constate que ce document porte un numéro de date et une numéro de chèque en haut, il y a une date, est-ce que vous sauriez dire à quoi correspond cette date et ce chiffre?

R- La date correspond exactement à la journée que le bureau d'administration a accepté les dépenses, et le chiffre est le numéro du chèque, parce que tout chèque numéroté, au numéro qui correspond au montant.

Q- Et on voit à l'autre item, indiquer date à gauche sur une feuille?

R- La date à gauche, c'est pour le détail des dépenses, nous avons toujours un détail et un motif et tout est indiqué en détail et la date.

Q- Je vois deux (2) inscriptiosn dont un est le motif de la dépense et l'autre s'intitule détail des dépenses, est-ce que vous pourriez nous expliquer ce que les administrateurs doivent mentionner à ces endroits?

R- C'est pour expliquer le motif, pour quelle raison ils sont allés rencontrer disons le département des transports et le détail des dépenses s'ils ont passé une heure, deux (2) heures,



une journée, ou une demi-journée, tout est détaillé et se trouve à être indiqué.

Q- Est-ce queles dépenses encourrues par les administrateurs sont sujettes à l'approbation par le conseil d'administration?

R- Toutes les dépenses doivent être acceptées par le bureau d'administration.

Q- Est-ce que vous payez ces dépenses là avant de les soumettre au bureau d'administration?

R- Jamais, c'est désigné par le même conseil d'administration, c'est là que nous faisons les chèques.

Q- Je constate quand il est décidé des assemblées annuelles, officielles, ou assemblées spéciales, est-ce que ça arrive de tenir des assemblées spéciales de la Corporation périodiquement?

R- Nous tenons en général une assemblée avant l'ouverture de la navigation, suivant les règlements, nous envoyons un avis de convocation, sept (7) jours d'avance, avec l'ordre du jour et si dans lecourant del'année, il y a une problème grave, s 'il faut convoquer une assemblée générale spéciale, nous le faisons.

Q- Je porte à votre attention le paragraphe trois (304) cent quatre du mémoire soumis à cette commission, par la fédération des pilotes du St-Laurent, à l'item de la corporation des pilotes du port de Montréal, à ce paragraphe

on voit que pour les années mil neuf cent soixante (1960) etc., c'est à-dire que pour les assemblées tenues à l'expiration des années de mil neuf cent soixante (1960), soixante et un (61), et mil neuf cent soixante et deux (1962) vous avez respectivement une participation de quinze (15) membres sur seize (16) de douze (12) sur seize (16) et de quatorze (14) sur seize (16), sauriez-vous dire si ceci correspond aux présences réelles telles que rapportées dans les livres des minutes?

R- Telles qu'elles.

Q- Est-ce que ces chiffres ont été fournis par vous même?

R- Oui et tous les membres qui assistent aux assemblées signent le livre des minutes et on ne peut pas se tromper.

Q- Est-ce que lors d'assemblée générale annuelle, vous envoyez l'ordre du jour préalablement?

R- Toujours un ordre du jour, sept (7) jours d'avance minimum.

Q- Est-ce qu'il s'agit de l'ordre du jour rapporté à l'article 25 du règlement numéro un?

R- Oui.

Q- Est-ceque votre corporation a des services de comptable,de vérificateur comptable?

R- Je n'ai pas compris la question?

Q- Est-ceque votre corporation a les

services de vérificateur?

R- Oui de vérificateur nommé par l'assemblée annuelle.

Q- Qui sont ces vérificateurs?

R- Le bureau de Lavoie et Prévost.

Q- Est-ce qu'ils ont été en fonction depuis l'établissement de votre corporation?

R- L'année suivant , mil neuf cent cinquante-neuf (1959) je crois.

Q- Est-ce que votre groupement de- membres sont tous au moins membres de la corporation des pilotes du St-Laurent?

R- Oui.

Q- Nous avons déjà en preuve devant cette commission, la date à laquelle la demande a été faite, et je vous montre un document intitulé...qui démontre les délégués à la fédération, je vais dire le nom de ce document:"Membres de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal délégués à la Fédération pour mil neuf cent soixante (1960), mil neuf cent soixante et un (1961), mil neuf cent soixante et deux (1962)"?

R- Oui ils ont été nommés à l'assemblée annuelle.

Q- Je désirerais déposer ce document sous la cote Exhibit 800 et vous aurez aussi un rapport détaillé déposé dans cet Exhibit 800, une liasse.

PAR LE PRESIDENT:

Ca comprenait la pièce en liasse?



PAR M[E] MARC LALONDE:

Oui, évidemment, et il y en a quelques uns qui sont de lépaisseur des bulletins du capitaine Rousseau à Québec, . (Me Lalonde formule maintenant des explications en anglais).

Q- Est-ce que les états financiers sont soumis aux membres lors de l'assemblée générale annuelle?

R- Oui tous les ans, scrutées et analysés èt approuvés.

Q- A votre connaissance est-ce qu'il y a eu discussion de ces états qui se faisaient lors de ces assemblées générales annuelles?

R- Oui mais beaucoup détaillés ce que les membres de l'administration aiment.

Q- Le règlement numéro trois (3) de la Corporation prévoit la perception des droits de pilotage et la mise de ces droits dans un fond commun?

R- Oui.

Q- Pourriez-vous dire à la commission si votre corporation a toujours procédé depuis sont existance à l'opération d'un fond commun?

R- Toujours.

Q- Pourriez-vous expliquer à la commission sommairement comment fonctionnait l'opération du fond commun dans le port de Montréal, dans le port de Montréal en regard de l'article du règlement?



R- Généralement il faut être dans la moyenne des tours pour partager, il y a pas de problème de la part de nos membres, et jamais dans les années, nous avons aucun problème de moyenne et notre partage est vérifié par les auditeurs.

PAR LE PRESIDENT:

- Je comprends que le partage se fait sur une base annuelle ou semi-mentuelle?

R- Non le partage se fait...nous procédons, c'est que nous envoyons:un "detail act" tous les quinze (15) jours et à la fin de l'année, là le partage se fait, un montant est versé tous les quinze (15) jours.

Q- Ce sont des avances?

R- Oui des avances.

PAR Me MARC LALONDE:

Q- Est-ce que vous avez système d'indemnité-maladie ou de pension?

R- Nous avons un plan d'assurance à ce sujet.

Q- C'est fait par l'assurance?

R- Oui.

Q- Non pas par règlement?

R- Non pas assurance.

Q- Est-ce que les pilotes du port de Montréal, son informés des activites de leur corporation et l'administration au cours de l'année?

R- Au cours de l'année, nous envoyons régulièrement et très souvent des lettres circulai-

res, nous avons une année, fait un bulletin pour tenir les pilotes au courant, d'ailleurs, comme c'est un petit groupe, tous les pilotes de presque toutes les activités.

Q- Est-ce qu'il arrive des pilotes de la circonscdption,a u plutôt de la section de la zone du port de Montréad se rendent à votre bureau s'informer ou consulter des choses?

R- Oui le bureau est toujours ouvert et ensuite, une fois par année, nous nous rendons nous demandons que tous les pilotes viennent à une assemblée générale annuelle , tous les dossiers sont ouverts, et chacun vient examiner son tour et nous préférons que chaque pilote prenne connaissance de ces tours avant que nous fermions les livres.

Q- Je dois comprendre que les états financiers seront déposés par le vérificateurs de votre corporation?

R- Des vérificateurs sontici actuellement.

Q- Est-ce à votre connaissance qu'il n'a jamais existé je crois, ce qui pourrait être appelé un fond de grève dans votre organisation depuis le début?

R- Quand nous avons eu l'arrêt de travail, ça été pris à même le "pool", il n'y a jamais eu de fond de grève.

Q- Merci.

CONTREINTERROGE PAR Me JEAN

BRISSET:

Pour la Corporation des Armateurs du Canada.

Q- Monsieur Saucier au cours de votre témoignage àlors qu'il était question de renseignements qui pouvaient être demandés par les pilotes de votre circonscription, vous vous êtes servi de l'expression et je cite:"ce que le bureau d'administration aime" pourriez-vous me dire ce que vous aviez en tête?

R- Dans le port de Montréal, c'est une question très ouverte, la corporation, les finances, les décisions majeures, comme ils ne sont que seize (16), ils sont au courant, on pourrait dire toutes les heures de qu'est-ce qui se passe et par hasard, les pilotes se parlent et même c'est important pour lui, de se tenir au courant de tout, alors le bureau d'administration aime énormément à ce que chaque pilote soit au courant de tous les mouvements et de toutes les sommes dépensées.

Q- Vous dites que c'est une situation spéciale à la circonscription du port de Montréal? à cause de leur petit nombre?

R- Oui, et j'aurai l'occasion de vous le démontrer la semaine prochaine pour une autre corporation.

Q- Vous dites monsieur Saucier, qu'il n'y a pas de fond de grève dans la corporation du port de Montréal, et vous avez ajouté que

quand il y a grève ceci est pris à même le fond commun, voulez-vous dire qu'est-ce qui est pris à même le fond commun?

R- Ces choses que j'ai dites c est parce que je pensais peut-être à d'autres corporations, mais si vous venez au port actuellement il n'y a pas eu de grève.

Q- Ne croyez-vous pas que le fond commun peut devenir en fait le plus important fond de grève que l'on puisse créer?

R- Ce fond là appartient à tous les pilotes et comme ils sont tous au courant, c'est eux en somme qui décident et vous voyez par les présences à l'assemblée annuelle.

Q- Ne croyez-vous pas que le fond de grève évidemment ne rentre dans une autre corporation ou organisme, ce fond qui appartient à tous les employés qui y ont participé?

R- C'est une opinion que vous demandez, si vous appelez ça une demande, je ne vois pas, je crois que c'est une opinion.

Q- Je vous demande aussi une opinion, monsieur Saucier?

R- Pourriez-vous répéter votre question s'il-vous-plaît?

Q- Ne croyez-vous pas que le fond de grève dans un autre organisme de votre corporation est aussi un fond qui est la propriété de tous les employés qui y ont participé?

R- Mais nous n'avons pas de fond de

grève, quand il y a des dépenses, disons extraordinaires, les pilotes décident ensemble de fournir ces dépenses extraordinaires et alors nous formons un pool.

Q- Vous avez parlé monsieur Saucier d'un plan d'assurance maladie et qui figure dans votre corporation?

R- Oui.

Q- Voulez-vous nous dire qui paye les primes?

R- Les pilotes.

Q- Est-ce que cette prime est payée par charque pilote individuellement suivant ses circonstances de famille ou si c'est payé à même le fond commun?

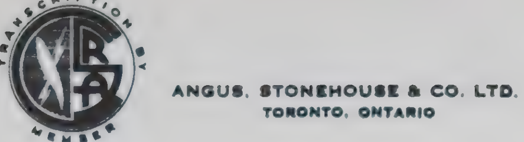
R- C'est une assurance-groupe puis on pourrait dire qu'il n'est pas payé par le fond commun, mais financé par le fond commun et à la fin de l'année, c'est retenu sur le salaire de chaque pilote.

Q- En d'autres termes, quand vient le moment de payer la base de cette prime elle est payée à même le fond commun?

R- C'est ça.

Q- Et à fin de l'année, la prime individuelle de chaque pilote peut varier suivant ses circonstances de famille et déduite du versement du dernier versement qui est fait de même que le fond commun?

R- Le taux d'asssurance-groupe, c'est



unique, c'est le même montant non suivant les obligations de chacun.

Q- Vous faites une déduction uniforme à l'égard de chaque pilote à la fin de la saison de navigation?

R- C'est ça.

Q- En d'autres termes, en payant il n'est pas besoin de faire des déductions parce que la prime est payée à même le fond commun?

R- Si vous voulez.

Q- Etant payée à même le fond commun, celà devient une dépense de la corporation elle-même, et non pas une dépense de chaque pilote individuellement?

R- Oui mais toujours demandé par les pilotes.

Q- Ce qui veut dire évidemment, vous êtes comptable, monsieur Saucier, et au point de vue l'impôt, le pilote en fait n'a pas à payer d'impôt sur la prime qu'il paye?

R- C'est ça.

Q- Indirectement par la Corporation?

R- Oui.

PAR LE PRESIDENT:

Q- Maintenant dans le même ordre d'idée, est-ce que vous voudriez dire, quand un pilote sera admis ou un nouveau pilote sera admis dans la corporation en septembre, ou prenons au mois de décembre, il va payer la même prime?

R- Non, une prime sera toujours payée

au "prorata".

Q- Au "pro rata" alors vous allez calculer au "pro rata" pour chaque pilote ce qu'il doit payer à la fin de l'année?

R- C'est ça.

Q- En prenant le montant global vous le divisez pour chaque pilote en proportion des années?

R- Jamais dans le courant de l'année.

PAR Me JEAN BRISSET:

Q- Le montant ainsi payé par le fond commun apparaît à l'état financier?

R- De tous les ans.

Q- Monsieur Saucier, pourriez-vous nous expliquer comment les droits de pilotage gagnés par les pilotes de votre circonscription sont perçus par votre corporation ou sont versés à votre corporation?

R- Le département des Transports nous envoie le montant qu'il collecte d'une compagnie, nous avons les copies au bureau, la carte du pilote, en deux (2) ou trois (3) copied que nous examinons, nous vérifions le tout et on met ça dans le pool.

Q- Alors vous recevez du Ministère des Transports, j'imagine un chèque?

R- Un chèque avec le détail de tous leurs dépôts de banque où on va nous même vérifier la même chose.

Q- Et cette remise par chèque arrive

à votre corporation tous les quinze (15) jours?
R- Tous les quinze (15) jours.
Q- Deux (2) fois par mois?
R- Oui.
Q- Et le chèque est fait à l'ordre de qui?
R- De la Corporation des pilotes du Port de Montréal.
Q- Et déposé au compte de banque de la corporation?
R- De la Corporation des Pilotes du Port.
Q- Est-ce que je dois comprendre que la procuration signée par chacun des pilotes pour cette circonscription a été déposée au Ministère des Transports?
R- Oui.
Q- Merci monsieur Saucier.

PAR LE PRESIDENT:

- Est-ce que vous avez d'autres questions à poser à monsieur Saucier?

PAR Me JEAN BRISSET:

Q- Monsieur Saucier , une dernière question, au règlement dix-neuf (19) de la Corporation sous paragraphe B, il est prévu que le secrétaire-trésorier exerce telles autres fonctions que peut lui assigner le conseil d'administration à titre de trésorier, est-ce que d'autres fonctions que celle que vous avez tenue vous ont été assignées?

R- Non, uniquement en organisant le bureau d'administration et les différentes assemblées, soit avec le département des Transports et la "shipping" Fédération pour tenir les Minutes et au point de vue trésorier, rien.
Q- Pourriez-vous dire quelles sont les autres fonctions que vous accumulées en plus de secrétaire-trésorier de la Corporation du Port de Montréal?
R- Secrétaire-trésorier de la Corporation du Port, de la Voie Maritime du St-Laurent, et secrétaire-trésorier de la Corporation des Pilotes du Haut-St-Laurent.
Q- Je comprends aussi que vous êtes agent d'assurances?
R- Courtier d'assurances.
Q- Courtier d'assurances, et avez-vous un bureau ailleurs?
R- Non.
Q- Qu'au bureau de la Corporation?
R- Mon bureau et ceux de la Corporation sont à mon bureau, c'est la différence.
Q- Alors ça entraine une autre série de questions, est-ce que la Corpoation vous paye un loyer?
R- Non, justement.
Q- Vous paye un salaire?
R- Une rénumération.
Q- C'est-à-dire les trois (3) Corporations?

R- Les trois (3) corporations ensemble étant dans le même bureau , ça reduit énormément leurs dépenses et puis il n'y a pas de loyer, c'est un montant au secrétaire pour avoir ces services là, par les employés que j'ai pour l'assurance, qui font la correspondance du secrétariat.
Q- Il est à bail ce bureau?
R- Non c'est à moi personnellement, fça n'a pas du tout regard à la Corporation.

TRANSQUESTIONNE PAR Me MAURICE JACQUES:
Procureur de la commission

Q- Monsieur Saucier, les pilotes de Port de Montréal, peuvent-ils reprendre des tours quand ils sont en retard pour quelque raison quelconque?
R- Dans notre règlement comme je le disais au début, ils ne manquent jamais, il n'y a aucun problème, et vous avez dans le règlement général numéro trois (3), le dernier paragraphe je crois, l'article douze (12) qui vous donne toutes les explications.
Q- C'est jamais arrivé depuis que vous êtes en fonction, qu'un pilote....
R- Non, ce sont des gens qui manquent jamais.
Q- Quand les états financiers sont-ils présentés aux pilotes?
R- A l'assemblée annuelle.

Q- Lors de l'assemblée?

R- Lors de l'assemblée annuelle. qui a toujours lieu en décembre ou janvier.

Q- Est-ce que chaque pilote reçoit une copie?

R- Une copie, oui.

Q- A part l'assurance-groupe, est-ce que les pilotes jouissent de d'autres bénifices quelconques accordés par la corporation?

R- Non.

Q- Monsieur Marchand tout à l'heure a parlé de la valeur moyenne d'un remboursement à la fi n de l'année?

R- Oui.

Q- Pouvez-vous expliquer comment ce calcul là est fait?

R- On place tous les tours du district qui sont faits dans l'année et on les divise par le nombre depilotes.

Q- Par le nombre de pilotes?

R- Mais celà est différent si vous parlez d'une valeur,...c'est autre chose.

Q- La valeur...

R- C'est le nombre de tours divisé par le nombre "gross amount" reçu et divisé sur le nombre de montant net correspondant la valeur réelle du tour.

Q- Comment établissez-vous le montant net?

R- Nous recevons du département...



nous additionnons tous les chèques de l'année moins les dépenses d'administration et la veleur du montant net des déplacements par le nombre de tours et pilotes et vous avez la valeur nette d'un tour.

Q- Est-ce que vous avez établi le coût d'administration de la corporation du port de Montréal pour l'année mil neuf cent soixante et deux (o1962)?

R- Oui c'est rentré sur les bilans.

Q- C'est rentré?

R- Le coût est très bas.

Q- J'imagine que les pilotes partagent aussi également?

R- Oui.

PAR LE PRESIDENT:

Q- Aussi également, indépendamment du nombre de mois dont il peut être pilote dans l'année, également sur une année?

R- Également sur une année, il s'est produit un problème mais je m'en souviens pas.

PAR Me MARC LALONDE:

Q- Est-ce que les pilotes partagent également indépendamment du nombre de tours accomplis?

R- Ils sont tous dans la moyenne d'ailleurs.

Q- Nécessairement?

R- Du port de Montréal, ça c'est produit tel quel.

Q- Quand même ça aurait besoin d'être éclairci par rapport à un pilote qui serait absent par maladie deux (2) mois?
R- Il est compensé par les assurances et par la police, et dans les dépenses d'administration, ça nous dérange rien., dans l'administration de la corporation elle-même, ça ne dérange rien.

PAR LE PRESIDENT:

Q- Si un pilote pour une raison ou l'autre a été absent toute l'année?
R- Dans ce cas là.
Q- Est-cequ'il va être obligé de payer une partie parce qu'il ne reçoit pas de revenu de la corporaton?
R- Dans ce cas là, je crois que nous aurions recours à notre aviseur légal., vous savez.
Q- Ce n'est pas arrivé?
R- Non.

PAR Me MARC LALONDE:

Q- De toutes façons, on va relever l'article sept (7) du règlement numéro trois (3) concernant le mode de répartition général du fond commun où un prévoit que cette dépense de trois (3) ans a été partagée à part légale?

PAR Me MAURICEJACQUES:

Q- A date, monsieur Saucier, les pilotes ont tous partagé légalement dans le fond commun?

R- Oui si vous voulez.
Q- Et à fin de l'année, ils reçoivent tous la même somme?
R- C'est ça.
Q- C'est ça?
R- Oui.
Q- L'an dernier, c'est-à-dire en mil neuf cent soixante et un (1961)?
R- Oui.
Q- Et en mil neuf cent soixante (1960)?
R- Les dépenses sont uniquement qu'un nouveau pilote est rentré en mil neuf cent cinquante - neuf (1959).
Q- Qu'est-cequi est arrivé là, expliquez ça?
R- Quand il est arrivé, c'était au milieu de l'année, mes notes sont qu'il était entré dans le milieu de l'année, et nous avonspartagé et je crois qu'il serait bien, de faire donner les explications par l'auditeur, c'est lui qui avait réglé le problème.
Q- Est-ce que les pilotes de Montréal participent au fond de pension?
R- Non.
Q- Aucun fond de pension?
R- Aucun fond de pension.
Q- Savez-vous si certains des pilotes ont un plan, une manièrequelconque pour se créer à eux mêmes individuellement une espèce de pension?



R- Oui, eux-même individuellement mais on ne peut pas en tant que groupe en avoir.
Q- Voulez-vous préparer le détail des tours qui avaient été accordés au direction durant les trois (3) dernieres années?
R- Mil neuf cent soixante (1960), mil neuf cent soixante et un (1961), mil neuf cent soixante et deux (1962)?
Q- Oui, et j'imagine que la somme de sept dollars et cinquante($7.50) qui est allouée aux directeurs apparaît au bilan?
R- Oui à chaque directeur.

PAR LE PRESIDENT:

Q- Aux directeur s et tout autre?
R- Tout autre, ça ne se produit pas.
Q- Il peut y avoir un cas spécial où quelqu'un fait une étude spéciale ou un travail spécial?
R- Ca doit bien.
Q- Ca va être l'Exhibit 801, lla cote de cette pièce là.

PAR M^E MARC LALONDE:

Q- Est-ce que je dois comprendre du témoin que c'est le nombre détaillé de tour albué en rapport au bilan?
R- Non, par le nombre de tours et on demande de produire ça le montant d'argent.
Q- Monsieur Saucier, est-ce que durant les...au début de l'organisation de la Fédération et aussi dans le cours des années, est-ce

que tous les pilotes sont arrivés dans la moyenne des tours à la fin de l'année?

R- Oui.

Q- C'est la raison pour laquelle vous avez partagé à part égale?

R- Oui.

Q- Vous aurez certains documents à produire et mes confrères ont demandé ça en rapport avec cette corporation, est-ce que nous pourrions vous demander de les apporter lors de votre prochaine comparution pour la corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent?

R- Très bien.

Q- Pour consultation additionnelle?

R- Très bien.

PAR Me JEAN BRISSET:
POur la Fédération des Armateurs du Canada.

Q- Juste une question, les dépenses d'administration, n'est-il pas vrai qu'elle sont déduites avant les distributions finales soient faites?

R- Oui.

Q- Des revenus nets?

R- Oui.

Q- Alors chaque pilote par conséquent partage également dans les dépenses?

R- Dans les dépenses.

Q- Quel que ce soit le nombre de tour

qu'il y est du à être alloué durant l'année?

R- Là vous me posez la même question sur un autre angle, mais je pourrais enfin vous donner la même réponse, l'auditeur va vous répondre sur ce point là, et je ne veux pas y mettre qu'est-ce que je ne suis pas sûr.

PAR LE PRESIDENT:

D'autres questions à monsieur Saucier?

PAR LES PROCUREURS:

Non.

PAR LE PRESIDENT:

Très bien, monsieur Saucier?

R- Merci Votre Honneur.

PAR Me MARC LALONDE:

Etant donné que mes confrères veulent examiner les bilans on pourrait peut-être faire déposer les bilans par le vérificateur-comptable et durant l'ajournement on pourrait jeter un coup d'oeil et scruter ces docuements.

PAR LE PRESIDENT:

Faites donc ça.

PAR ME MARC LALONDE:

Alors je vais les déposer moi-même sur la cote Exhibit 802 : "Corporation des Pilotes du Port de Montréal, Etats financiers pour les trente et un (31) décem-

bre, excusez au vingt-huit (28) février, mil neuf cent soixante et un (1961) jusqu'au trente et un décembre (31) , mil neuf cent soixante etun (1961) et au trente et un décembre (31) mil neuf cent soixante et deux (1962) et le premier bilan allant du premier mars mil neuf cent soixante au vingt-huit (28) février, mil neuf cent soixante et un (1961), merci.

PAR LE PRESIDENT:

Nous allons ajourner quelques minutes.

Je, soussigné, sténographe-officiel, dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques:

ET J'AI SIGNE:

CHS.-ANDRE BEDARD,
Sténographe-officiel.

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE DU LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER J.C.S.
Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

INTERROGATOIRE DE MONSIEUR JACQUES LAROSE: âgé de 32 ans, comptable agrée, demeurant à Montréal, dûment assermenté sur les Sts-Evangiles; dépose et dit:

INTERROGE PAR Me MARC LALONDE:
Pour la Corporation des Pilotes du Port de Montréal.

Q- Voudriez-vous dire votre âge?
R- 32 ans.
Q- De quelle étude de comptable êtes-vous?
R- Je suis à l'emploi actuellement de la firme Provost, Lavoie & Compagnie, comptable agrées.
Q- Est-ce que votre firme est la seule qui fait la vérification comptable des livres et



états financiers de la corporation des pilotes du port de Montréal?

R- Oui monsieur.

Q- Pourriez-vous expliquer à la Commission comment vous procédez à la vérification des états financiers de cette corporation?

R- Notre firme tient un engagement du conseil de la corporation, s'attachant à tous les états financiers, demandant la vérification détaillée et cette vérification détaillée est demandée tous les deux (2) ans.

Q- Comment procédéez-vous pour faire cette vérification détaillée, qu'est-ce que vous attendez par une vérification détaillée?

R- La vérification détaillée, consiste à vérifier en fait tous les item ipmportants, autant de l actif que du passif et le s dépenses et remboursements, la vérification d'abord si on prend la vérification des déboursés, tous les chèques versés, les endossements de chèque, lescancellations de banque, puis les remboursements de tout argent reçu du Département et vérifié avec les factures, ensuite la distribution qui va à chaque pilote est vérifiée avec les "vochers" du Département de pilotage, maintenant il y a les "vochers" de caisse et de la petit caisse qui est vérifié également.

Q- Est-ce que vous avez une vérification par sondage, et comment procédez-vous?

R- Pour la vérification par sondage on vérifie également à la Banque et la petit caisse

des comptes à recevoir et en plus en suspens.

Q- En suspens par qui?

R- Par le Département des Transports, ensuitenous vérifions les item importants , c,est-à-dire importants, enfin, les transactions monétaires, mais nous ne vérifions pas par exemple les endossements de chèque, nous ne vérifions pas également si les argents sont allés à tel ou tel pilote et nous nous basons exactement sur ce qui est fait.

Q- C'est ce que vous appelez une vérification par sondage?

R- Par sondage.

Q- Est-ce que vous avez déjà eu des difficultés à obtenir les informations qui vous étaient requises , soit du secrétaire ou du trésorier ou d'autres personnes de la Corporation?

R- Non, nous avons eu toutes les informations que nous avons demandées.

Q- Est-ce que vous avez jamais relevé de défalcations quelconques ou de pratiques malhonnêtes dans les usages des fonds?

R- Non.

Q- D'après votre expérience, dans d'autres endroits, comment qualifieriez-vous la tenue des livres de la corporation des pilotes du port de Montréal?

R- Il est évident que la tenue des livres n'est pas faite par un expert, mais dans les transactions de cette corporation, je crois que

la tenue des livres est très à point.

Q- Si nous prenons le bilan pour l'année inscrite au 31 décembre, mil neuf cent soixante et deux, je constate que vous portez au passif un certain nombre des item, non utilisés, c,est-à-dire des saisons antérieures à payer?

R- Oui.

Q- Pourriez-vous expliquer ce qu'on entend par cet item?

R- Voici, la solde des saisons antérieures à payer, ce sont les montants qui ont été réservés pour payer les item que vous voyez à cet item, c'est par exemple des frais de remboursement quelconque d'un compte, au pilote pour l'année précédente, qu'on avait demandé un certain montant pour payer un montant qui représentant quarante-trois dollars et cinquante et une ($43.51) c'est-à-dire qu'on avait reçu du Guild qui était une différence entre nous, c'est qu'est-ce qu'on avait demandé aux pilotes, une différence , soit quarante-trois et cinquante et un e ($43.51) qui était une redevence à chaque pilote.

Q- Ce montant a été versé à la Corporation par le Guild ?

R- Oui.

Q- C'est-à-dire que ça apparaissait suivant ceci:"Déductions"?

R- Une déduction, c'est un montant de déduction quant aux pilotes, on avait une déduction aux pilotes qu'on avait faite et qui n'a pas en-



core été payée par la corporation, et vous voyez dans l'actif:"Comptes à recevoir" pour la saison antérieure, six cent trente-deux dollars ($632.00) puis un quinze dollars ($15.00) qui se trouve à être compris dans le six cent trente deux dollars ($632.00) qu'on avait pas reçu actuellement de la corporation, mon, pas de la corporation, mais du département.

Q- Et vous avez un item qui s'appelle: "Dépenses remboursables" c'est la même chose que?

R- Précédemment, c'est des argents qui n'ont pas été reçus du département et qui devaient être renvoyés dans l'item "dépenses remboursables.

Q- Ces dépenses remboursables, est-ce des voyages, est-ce que c'étaient des allocations aux pilotes pour des voyages em mil neuf cent cinquante-neuf (1959) ou mil neuf cent soixante (1960) ou d'autres sommes mineures remboursées?

R- En fait ce sont des dépenses qu le Ministère remboursait et je ne peux pas dire ici quelle année était cette dépense remboursable, mais c'était des dépenses remboursables qui é0 taient payées par le département et selon cet item remboursable.

Q- L'autre item s'appelle:"Pooling mil neuf cent dix-sept dollars et trois sous($1917.03)

R- Ce sont les argents encore qui avaient été partiellement reçus du département à cette date là , et partiellement pas reçus du départ-

tement qui étaient compris le six cent trente deux dollars ($632.00) montant qui était là en fait en mil neuf cent soixante et trois (1963) mais ce pooling, c'est le montant, était rentré dans le fond cummun et devient également pour tous les pilotes suivant le nombre de tours fait.

Q- C'est mille neuf cent dix-sept dollars et trois sous ($1917.03) est-ce que c'est un montant qu'il faut déduire et comprendre dans le sept mille trois cent quatre-vingt-huit dollars et cinquante ($7388.50) dans les comptes recevables?

R- Une partie seulement, vous avez une partie de la saison antérieure, ça c'est :"le pooling" payable de la saison antérieure et comme à la saison antérieure à l'item vous avez six cent trente-deux dollars ($632.00) donc une partie de ce six cent trente-deux dollars ($632.00) est incluse dans ça.

Q- Dans ce mille neuf cent dix-sept dollars ($1917.00)?

R- Oui et une autre partie a été reçue duraht la saison mil heuf cent soixante et deux (1962) du département mais cette distribution de l'argent reçu a été fait en mil neuf cent soixante et trois (1963) mais à la date du 31 décembre mil neuf cent soixante et deux (1962) ces montants n'ont pas encore été distribués.

Q- Si je vous comprends bien, c'est l'argent qui avait été reçu durant mil neuf cent soixante et deux (1962) mais pas encore distribué

aux pilotes le 31 décembre?

R- C'est ça.

Q- Et en quoi ceci est-il différent de "Solde de mil neuf cent soixante et deux (1962) à payer "net pooling" qui s'élève lui à douze mille quatre cent cinq dollars et quatre-vingt-quatorze sous ($12405.94), pourquoi deux (2) item"pooling" mille neuf cent dix-sept dollars et trois sous et ($1917.03) et l'autre douze mille quatre cent cinq dollars et quatre-vingt-quatorze ($12405.94)?

R- Le mil neuf cent dix-sept dollars et trois ($1917.03) ce rapporte à l'année antérieure antérieure à mil neuf cent soixante et deux (1962) disons que les deux (2) colonnes se rapportent seulement àla saison mil neuf cent soixante et deux (1962).

Q- De même, je vois aux comptes de dépenses, :"recettes et déboursés" un item général qui s'appelle "paiement fait pour saison antérieure" et qui comprend des paiements au secrétaire de la fédération et aux Guild , frais légaux et ainsi de suite et un autre item général qui s'appelle "paiement fait pour la saison mil neuf cent soixante et deux (1962)" qui comprend les item d'assurances, Guild, de la Fédération, détention, et "pooling" pourriez-vous expliquer ça, cette catégorie générale?

R- Voici, cet état , est l'état des recettes et déboursés qui tombent en mil neuf cent soixante et deux (1962) nous avons payé des choses

obtenues dans les saisons antérieures, soient les saisons mil neuf cent soixante (1960) et mil neuf cent soixante et un (1961) et j'ai séparé aussi les montants qui avaient ét é payés pour les saisons antérieures, reçu et paiement ont été faits inclusivement pour la période mil neuf cent soixante et deux (1962).

Q- Par exemple , je vois àl'item, disons "Secrétaire, cent trente-trois dollars et quatre vingt ($133.80)?

R- C'est la balancequi lui était dûe pour les saisons mil neuf cent soixante et un (1961) qui a été payée en mil neuf cent soixante et deux (1962).

Q- De même "Fédération"?

R- "Fédération, Guild, et frais légaux".

Q- Ca inclus bien certains comptes reçus durant le courant de l'année mil neuf cent soixante et un (1961) et qui n'ont pas été payés durant cette année là?

R- C'est ça.

Q- Il en va de même pour "Net pooling" il s'agit de revenu s présumés, de comtpes envoyés l'année précédente, mil neuf cent soixante et un (1961) et antérieurement à mil neuf cent soixante et deux (1962)?

R- Oui avant mil neuf cent soixante et deux (1962), c'est qu'est-ce qui était payable à la fin de l'année mil neuf cent soixante et un (1961) et qui a été payé en mil neuf cent soixante et



deux (1962).

Q- Merci monsieur Larose.

CONTREINTERROGE PAR Me JEAN BRISSET:

Pour la Fédération des Armateurs du Canada.

Q- Monsieur Larose, vous avez déposé trois (3) états financiers comme Exhibit 802, me référant au premier, qui est le bilan au 28 février mil neuf cent soixante e t un (1961) pourriez-vous me dire si dans ce cas, vous avez procédé à un sondage ou vérification complète?

R- Une vérification détaillée, je crois.

Q- Passons maintenant au bilan du 31 décembre mil neuf cent soixante et un (1961) et je prends pour acquis qu'il s'agit ici que d'un sondage parce que deux (2) ans ne s'étaient pas écoulées?

R- C'est ça.

Q- Maintenant quant à l'état financier au 31 décembre mil neuf cent soixante et deux (1962) puis-je prendre pour acquis qu'il s'agit ici d'une vérification complète?

R- Détaillée, oui.

Q- Voudriez-vous maintenant vous référez à l'état financier du 31 décembre mil neuf cent soixante et deux (1962) à l'Exhibit B où est annexé un état de recettes et de déboursés pour l'année s'étant terminée le 31 décembre mil neuf cent soixante et deux (1962) et voulez-vous vous réfé-

rer maintenant au poste qui s'intitule:"Payments made for previous seasons" le premier item se lit comme suit:"Secrétaire, cent trente-trois dollars et quatre-vingt ($133.80)" est-ce que je dois comprendre qu'il s'agit d'une dépense faite dans le courant de l'année mil neuf cent soixante et deux (1962) mais ayant trait à des services rendus avant mil neuf cent soixante et deux (1962)?

R- Voici, c'est un déboursé fait en mil neuf cent soixante et deux (1962) mais pour services rendus en mil neuf cent soixante et un (1961).

Q- Voulez-vous passer maintenant à l' item suivant:"Fédération et Guild , deux mille dollars ($2000.00)" il s'agit également de déboursés faits en mil neuf cent soixante et deux (1962)?

R- Mais pour des dépenses applicables en mil neuf cent soixante et un (1961).

Q- Applicables en mil neuf cent soixante et un (1961)?

R- Oui qui ont été déduites en fait du revenu du pilote en mil neuf cent soixante et un (1961).

Q- Passons maintenant à l'item suivant:"Frais légaux, six cents dollars ($600.00)" il s'agit égalem4nt de dépenses en mil neuf cent soixante et deux, en regard de service rendu ...?

R- En mil neuf cent soixante et un (1961)

Q- En mil neuf cent soixante et un (1961)

R- C'est ça.

Q- Passons maintenant à l'item suivant:"Détention, quantre-cent vingt-six dollars ($426.00)"est-ce qu'il s'agit là d'un déboursé fait en regard de frais de détention gagné par des pilotes avant l'exercice de milneuf cent soixante et deux (1962)?

R- C'est ça. c'est une déduction faite en mil neuf cent soixante et un (1961) mais qui a été payée en mil neuf cent soixante et deux (1962).

Q- Et ce montant de déduction est à payer au pilote concerné et non pas déposé dans le fond commun?

R- C'est ça.

Q- Pour distribution générale?

R- Payé au pilote qu'on a fait la déduction.

Q- Donc voulez-vous passer à l'item siuvant:"Free moves , deux mille quatre cent quatre-vingt-seize dollars ($2496.00)" qu'est-ce que ça veut dire cette entrée là?

R- Voici, "free moves" ce sont des voyages qui ont été faits par des pilotes, c'est-à-dire qui ont été faits par un pilote n'appartenant pas à la corporation. peut-être un pilote...on a pas employé un pilote de la fédération sur le déplacement d'un navire dans le port et seulement la corporation a payé quand même pour ce voyage là., donc ce montant là est remboursable au pilote.

Q- En d'autres termes il s'agirai t

d'un remboursement fait par exemple si un pilote aurait fait le pilotage qui sont quand même possible vu l'obligation de payer les frais de pilotage, même si on utilisait pas les services de pilotes?
R- C'est ça.
Q- Et ce montant de deux mille quatre cent quatre-vingt-seize dollars ($2496.00) est distribué parmi tous les pilotes en exercice dans la circonscription pendant l'annéeprécédente?
R- Oui.
Q- Passons maintenant au dernier item, sous ce poste, soit le poste suivant:"Net pooling, treize mille cent soixante et six dollars et soixante et un ($13166.61) voulez-vous dire qu'est-ce que cetitem représente?
R- Cet item représente le fond commun des déboursés qui ont été payés au pilote en mil neuf cent soixante et deux (1962) mais qui étaient payables à la fin de la saison de l'année mil neuf cent soixante et un (1961).
Q- En d'autres termes ce montant qui représentant des droits de pilotage gagnés en mil neuf cent soixante et un (1961) a été distribué aux pilotes de la circonscription durant l'année mil neuf cent soixante et deux? (1962)?
R- C'est ça.
Q- Enplus de la participation au fond commun en regard des droits de pilotage gagnés pendant l'année mil neuf cent soixante et deux (1962)
R- Je ne comprends pas votre question.

Q- Le montant de treize mille cent soixante et six dollars et soixante et une cent ($13166.61) a été divisé entre les pilotes de la circonscription et fut payé en mil neuf cent soixante et deux (1962)?

R- Oui.

Q- En plus évidemment de ce que leur a été payé à même le fond commun en regard des droits de pilotage gagnés en mil neuf cent soixante deux (1962)?

R- Oui les droits de pilotage leur ont été payés en mil neuf cent soixante et deux (1962)? c'est-à-dire qui ont été faits en mil neuf cent soixante et deux (1962) sont compris dans l'item suivant:"Paiements faits pour la saison mil neuf cent soixante et deux (1962)"et le treize mille cent soixante et six dollars et soixante et un ($13166.61) inclus seulement le montant qui était payable à la fin de mil neuf cent soixante et deux (1962) comme "pooling" c'est-à-dire dans le fond commun.

Q- En d'autres termes, pour déterminer quelle a été en fait lapaye du pilote en mil neuf cent soixante et un (1961) il faudrait ajouter aux chiffres qui apparaissent dans le bilan del'année mil neuf cent soixante et un (1961) ce montant de treize mille cent soixante et six dollars et soixante et une cent ($13166.61)?

R- Oui ces montants servent à savoir comment déterminer le salaire du pilote et qui comprenaient qu'est-ce que le pilote et qu'est-ce que

le département nous devait, c'est-à-dire tout l'argent, tout revenu brût total qu'on devait recevoir du département et tout ce qu'on devait diviser au pilote , ça comprend dans l'item ici, donc une partie qui a été payée dans l'année , et une autre partie qui restait à payer et qui a été payée l'année suivante.

Q- Maintenant j'en viens au poste suivant:"Payments made for 1962 saeson" et à l'item premier qui est l'item:"Assurance, sept mille quatre-cent quarante deux dollars et quatre-vingt-huit sous)$7442.88) " en faisant la vérification des livres de la Croporation avez-vous examiné la police d'assurance concernée?

R- J 'ai examiné le compte de la police d'assurance, je n'ai pas examiné la police elle même.

Q- Est-ce que la prime chargée, est-ce une prime fixe ou une prime qui varie dépendant de facteurs comme les revenus des pilotes dans la circonscription?

R- Est-ce que vous pourriez répéter votre question?

Q- Est-ce que la prime qui est chargée par l'assurance, est une prime fixe ou une prime qui varie dépendant de certains facteurs , comme par exemple, les recettes de la corporation pendant une année d'exercice?

R- L'item assurance n'a pas aucun regard avec les revenus encaissés de la corpora-

tion.

Q- En d'autres termes, il ne s'agit pas d'une prime qui serait définitivement fixée suivant le montant éventuel des revenus dans la circonscription?

R- Pas par un montant fixe. Mais seulement par un montant suivant un salaire que le pilote peut recevoir, mais je ne crois pas que ça soit suivant les chiffres de la corporation.

Q- Vous ne croyez pas?

R- Non.

Q- Savez-vous quels sont les bénifices que confèrent l'assurance en regard de laquelle cette prime de sept mille quatre cent quarante-deux dollars et quatre-vingt-huit sous ($7442.88) a été payée?

R- Je l'ai pas à la mémoire.

Q- Votre Seigneurie, je crois qu'il serait important d'avoir plus de détails sur la prestation et les bénifices de l'assurance

PAR Me MARC LALONDE:

Pour la Corporation des Pilotes du Port de Montréal.

- Monsieur Saucier sera ramené dans la boîte au témoin pour ces questions.

PAR LE PRESIDENT:

- Alors monsieur Saucier pourra vous donner ces renseignements.

PAR Me JEAN BRISSET:



Poür la Fédération des Armateurs du Canada.

Q- Maintenant vous référant à l'Exhibit C du même état financier de l'année mil neuf cent soixante et deux (1962) où j'ai constaté une note en regard des dépenses de la Corporation pour cette année là:"Cost per pilot, cinq cent quatre-vingt-huit dollars ($588.00)" est-ce que je dois comprendre que ce chiffre représente la participation de chaque pilote ...plutôt des seize (16) pilotes du district dans les dépenses de la corporation cette année là?

R- Oui.

Q- Ce chiffre de cinq cent quatre-vingt-huit dollars ($588.00) par pilote a été fixé par vous sans tenir compte je comprends des dépenses faites durant l'année, qui ont trait à des services rendus dans les années précédentes?

R- Non , cinq cent quatre-vingt-huit dollars ($588.00) comprend seulement les dépenses qui ont été faites à là nnée mil neuf cent soixante et deux (1962) exclusivement.

Q- Je voudrais, si vous voulez bien venir avec moi faire quelques calculs et je vou demanderais de prendre un crayon et une feuille de papier, n'est-ce pas et en revenant si vous voulez bien à l'Exhibit B?

R- Oui monsieuré

Q- Vous avez au poste:"Dépenses d'ad-

ministration" pour l'année mil neuf cent soixante et deux (1962) un total de cinq mille six cent cinquante-sept dollars et vingt-neuf ($5657.29(maintenant si vous procédez au poste suivant, il y a des items de la saison précédente et je voudrais que m'écriviez ce qui est régulièrement des dépenses, premièrement:"Secrétaire, cent trente-trois et quatre vingts ($133.80), Fédération et Guild deux mille dollars ($2000.00) Frais légaux, six cents dollars ($600.00); passons maintenant au poste suivant, les paiements faits en mil neuf cent soixante et deux (1962) pour la saison mil neuf cent soixante et deux (1962) assurance, sept mille quatre-cent quarante-deux dollars et quatre-vingt-huit ($7442.88) Guild, mille deux cents dollars ($1200.00) Fédération, deux mille dolars ($2000.00) pouvez-vous me donner maintenant le total des item que vous avez inscrits sur votre papiers?

R- Dix-neuf mille trente-trois dollars et quatre-vingt-dix-sept cents ($19033.97).

Q- Alors pour déterminer quelle a été la proportion de chaque pilote dans ses dépenses, il faudrait évidemment diviser ce chiffre par seize (16) exactement?

R- Oui mais ensuite vous prenez six mille deux cent huit dollars ($6208.00), pardon, prenons six mille deux cent huit dollars et un sou ($6208.01) comme total de dépenses également pour l'année mil neuf cent soixante et deux (1962) mais ceci n'inclus pas la fédération et le guild qui est

trois mille deux cents dollars ($3200.00) quand on suit l'item.

Q- En d'autres termes, quand vous fixez à cinq cent quatre-vingt-huit dollars ($588.00) cette participation de chaque pilote aux dépenses d'administration, vous n'incluez pas également la contribution à la Fédération et au Guild, deuxièmement le coût de l'assurance et troisièmement les dépenses couvrant les services rendus dans les années antérieures?

R- C'est ça.

Q- C'est exact?

R- Oui.

Q- Si vous incluez les trois item, vous arrivez aux chiffres par pilote qui seraient environ quatroze cents dollars ($1400,00) ?

R- ....

PAR LE PRESIDENT:

- Est-ce que vous répondez oui?

R- Oui, en fait le coût par pilote de cinq cent quatre-vingt-huit dollars ($588.00) représente les dépenses d'administration pour l'année mil neuf cent soixante et deux (1962).

PAR M^E JEAN BRISSET:

Q- Excluant toutefois?

R- La Fédération, La Guild, et l'assurance de compensation aux pilotes, c'est pour le pilotes pour assurer celui qui fait moins de tour, s'il y a une average de tours qui est de cent (100) et qu'un pilote fait quatre-vingts tours (80) il va se

trouver à payer quand même la contribution à la fédération et c'est une compensation par l'assurance au plein montant , autant que les dépense encourues pour frais d'administration , on fait payer ces dépenses là, suivant le nombre de tours et parce que c'es dépenses là serviront à notre administration.

Q- Alors à cet égard, voulez-vous nous expliquer comment la distribution à la fin de l'année se fait pour déterminer la valeur nette de chaque pilote, des recettes de pilotage gagnées pendant l'année courante?

R- Au point de vue tour ou à un autre point de vue?

Q- Au point de vue résultat éventuel,

R- Voici nous calculons tout engagement reçu du département additionné à ça, les comptes que nous devons recevoir encore du département, et pas payés par le département et de cet item nous déduisions toutes les déductions et toutes les dépenses, toutes les recettes qui pourraient aller exclusivement à un pilote, pour la période de l'année, de sorte que nous avons le revenu brût du "pool" et ce sont les argent qui devraient être distribués à chaque ou au pilote , suivant le nombre de tour qu'il a fait, de son temps, nous déduisons toutes dépenses encourues comme frais d'administration, c'est de ce montant que nous déduisons en fait....ici je dois dire par exemple que dans mon rapport la Fédération et la Guild étaient contenues dans les dépenses pour cette année là, et

tout le monde était dans "l'average", il y avait pas de problème, toutes les dépenses étaient détaillées du montant de revenu net suivant le nombre de tour fait par les pilotes cette année là, et comme les tours à chaque fois sont des tours également, ils ont été divisés simplement par le nombre de pilotes, le chiffre est divisé par le nombre de tours faits par le pilote.

Q- Alors il y a un ou deux points cependant qui ne sont pas très clairs pour moi, c'est après avoir déduit des revenus nets, le montant total des dépenses?

R- Oui.

Q- Comment procédéez-vous pour allouer au pilote qui n'aurait pas fait le nombre de tour requis, une ristourne sur les frais d'administration qui correspondraient aux tours qu'il n'a pas faits?

R- Il est fait par la division du montant net, de ses frais administratifs pour qu'on calcule la valeur, c'est-à-dire que le montant des dépenses est pour un nombre de tours global, maintenant si par exemple il y en a un qui a fait quatre-vingts tours (80) sur cent (100) il va se trouver automatiquement à payer quatre-vingt pour cent (80%) des dépenses de l'administration, c'est automatique, on ne peut pas refaire autrement, il n'a pas de ristourne à recevoir.

Q- En d'autres termes, donnons un exemple précis, imaginons que le revenu net per-

met une distribution de dix mille dollars ($10,000.) à chaque pilote qui a accompli ses tours au complet?

R- Oui.

Q- Et parmi les seize (16) pilotes il y en a un qui a pas fait la moyenne de tours?

R- Oui.

Q- Il recevrait simplement cinq mille dollars ($5000.00?)

R- C'est ça.

Q- Et par le fait qu'ilne reçoit que cinq mille dollars ($5000.00) vousnous dites qu'il n'a contribué que dans un proportion de cinquante pour cent (50%) au x dépenses de la corporation?

R- C'est ça.

PAR LE PRESIDENT:

Q- Mais c'est fait effectivement comme ça, et ce n'est pas calculé en prenant le revenu net et en disant par le nombre de tours pour avoir la valeur nette du tour, et en multipliant pour chaque pilote le nombre de tours reçu, ceci montre le revenu de chaque pilote?

R- Mais lle partage n'est pas égal, et quand les pilotes n'ont pas fait le même nombre de tours, c'est comme ça qu'on procède.

PAR Me JEAN BRISSET:

Q- Cependant en regard de la contribution à la Fédération et au Guild, le pilote qui n'aurait accompli que cinquante pour cent (50%) des tours devra payer la contribution au complet?

R- S'il n'est pas exempté par le Fédé-

ration.

Q- Maintenant monsieur Larose, le témoin précédent, les témooins précédents nous o ont dit que les dépenses extraordinaires ayant trait à l'arrêt de travail particulièrement, l'arrêt de travail d'avril mil neuf cent soixante et deux(1962) ces dépenses extraordinaires sont déduites ou payées à même le fond de commun, êtes-vous en - mesure en regardant l'état financier de mil neuf cent soixante et deux (1962) qui était l'état financier préparé après vérification complète quel item aurait trait aux dépenses extraordinaires causées par l'arrêt de travail de mil neuf cent soixante et deux (1962)?

R- Je pourrais voir d'après mon dossier, maintenant l'item n'est pas marqué à part, parce que le montant est tellement minime que ça ne valait pas la peine de f aire une section pour ça, d'après mes dossiers, je pourrais vous dire dans quel item il est.

Q- Pourriez-vous dire à quel item ceci est inscrit?

PAR Me MARC LALONDE:

Sûrement dans les frais légaux.

R- Ca évidemment, une partie des frais légaux a été basée sur l'item frais légaux pour les dépenses encourues comme frais légaux pour faire cet arrêt de travail.

PAR Me JEAN BRISSET:

Q- Est-ce que ça ne serait pas inclus

dans "Convention and the Sundry Expenses".

PAR Me MARC LALONDE:

Pour la Corporation des Pilotes du Port de Montréal.

Votre Seigneurie, je suis obligé de retarder mon témoignage suivant, ce n'est pas un fait qui a été réglé évidemment, et à cet effet là tout a été payé par la fédération et il faudrait que je vérifie dans mes comptes.

PAR Me JEAN BRISSET:

Q- Monsieur Larose, je ne voudrais pas vous retarder indûment?

R- C'est dans les frais de congrès et divers.

Q- C'est dans les frais de congrès et divers?

R- Oui.

Q- Maintenant vous référant de nouveau à l'Exhibit C attaché à votre état financier de mil neuf cent soixante et deux (1962) je constate la présence d'une autre remarque :"Net income per pilot: onze mille cinq cent quatre-vingt-dix dollars et quatre-vingt-neuf sous ($11590.89) je dois comprendre n'est-ce pas qu'en déterminant ce revenu net, l'item de l'assurance n'a pas été tenu en ligne de compte?

R- Non, l'assurance n'a pas été tenu en ligne decompte.

Q- Est-ce que ça voudrait dire que ce coût de l'assurance par pilote était tenu en ligne de compte comme étant une partie de son revenu net qu'il faudrait ajouter un montant qui serait déterminé en divisant sept mille quatre cent quarante-deux dollars et quatre-vingt-huit ($7442.88) par seize (16)?

R- Il faudrait plutôt le déduire.

Q- Le déduire?

R- Du revenu net qui est onze mille cinq cent quatre-vingt-huit et quatre-vingt-neuf ($11588.89) moins un sept mille quatre cent quarandeux dollars ($7442.00) de déppn ses en plus de ça, et il faudrait le déduire de son revenu le montant.

Q- Ce qui voudrait dire?

R- Oui, et le revenunet serait d'environ seix cents dollars ($600.00).

Q- Environ?

R- Six cents dollars ($600.00).

Q- Environ quatre cent soixante et quinze ($475.00)?

R- Pas loin de cinq cents dollars ($500.00).

Q- Sept mille quatre cent quarante-deux dollars et quatre-vingt huit ($7442.88) divisé par seize (16)?

R- Oui.

PAR LE PRESIDENT:

Q- Vous avez parlé tout à l'heure que pour aalculer le revenu annuel, vous tenez compte



des comptes envoyés mais non perçus que le département doit recevoir ou du moins do8t vous faire parvenir et ce que vous avez dit de comptes perçus ou qui sont perçus par le département, mais qui restent et qui n'ont pas été payés?

R- Ca c'est dans le calcul du revenu du pilote. Des comptes qui n'ont pas été perçus par le département, actuellement ils sont inclus dans le salaire du pilote.

Q- Comme comptes à recevoir?

R- Oui.

Q- Et vous ne pouvez pas faire de distribution si vous avez pas l'argent?

R- Non on attend le remboursement de recevoir l'argent du département avant de faire la distribution.

Q- Qu'est-ce qui arrive, il peut y avoir des mauvaises dettes?

R- L'actif et le passif se calculent automatiquement, parce que nous avons des comptes à recevoir et à payer pour le même montant.

Q- A date est-ce que vous avez eu des mauvaises dettes?

R- Oui monsieur.

Q- Est-ce que des procédures ont été suivies?

R- Oui.

PAR Me JEAN BRISSET:

Q- A ce sujet monsieur Larose, les comptes recevales à la fin de mil neuf cent soixante

et deux (1962) se chiffrent à six mille sept cent cinquante-six dollars et cinquante ($6756.50) et ce six mille sept cent cinquante-six dollars et cinquante ($6756.50) ceci est inclus dans le revenu net par pilote de onze mille sept cent quatre-vingt-huit dollars ($11788.00)?

R- C'est çaé

PAR LE PRESIDENT:

Q- Et est-ce que vous tenez un compte du fait que ces comptes recevables là, appartenaient seulement à un groupe de pilotes ou si vous ne vous en occupez pas de ça?

R- Il est listé comme de quoi, tel pilote a reçu tel montantk et les montants qui sont à recevoir, et qui appartiennent à ce pilote là, puis au pilote à qui il appartient.

Q- Et cés mauvaises dettes ou le compte qu'on aperçoit comme mauvaise dette, c'est seulement les pilotes qui avaient droit de le recevoir qui font une perte et non pas les nouveaux rentrés?

R- S'il y a un nouveau dans la corporation, celui làn'est pas affecté du tout.

PAR Me MARC LALONDE:

Pour la Corporation des Pilotes du Port de Montréal.

Q- Monsieur Larose, mon confrère vous pose des questions en regard avec le revenu net qui apparaît sur votre bilan de mil neuf cent soixante et deux (1962) je crois de onzé mille dollars ($11,000.00)?

R- Onze mille cinq cent quatre-vingt-huit dollars et quatre-vingt-neuf ($11588.89).

Q- Et vous avez dit qu'il fallait déduire de ça, les coûts d'assurance qui se chiffrent à près de cinq cents dollars ($500.00)?

R- C'est ça.

Q- Est-ce que la contribution à laFédération et au Guild sont déjà déduites au onze mille cinq cents dollars ($11500.00)?

R- Oui déjà déduites.

PAR ME JEAN BRISSET:
Pour la Fédération des Armateurs du Canada.

Q- Dans son revenu net du pilote, monsieur Larose, est-ce qu'il est tenu compte des argents qui sont payables directement au pilote et qui ne tombent pas dans le fond commun?

R- Oui au commencement dans l'item revenu vous avez un détail des déductions et ce sont des montants qui étaient payables individuellement au pilote qui était détenteur de montant reçu dudépartement.

Q- Et j'en conclus que le montant de onze mille cinq cent quatre-vingt-huit dollars et quatre-vingt-neuf ($11588.89) je comprend pas les droits de pilotage de certains pilotes qui peuvent avoir gagnés personnellement et qui n'entrent pas dans le fond commun?

R- C'est ça, ce n'est pas compris dans le onze mille cinq cent quatre-vingt-huit dol-

lars ($11588.00).

Q- Ceci couvre les déductions ou considérations, ou quelque chose de droit qui peuvent être ainsi payées directement au pilote?

R- Oui.

Q- Dans les cas...dans les années antérieures, quand il y avait dépenses de voyage, de faites au pilote, et est-ce que ceci tombait dans le fond commun ou si c'était payable à chaque pilote?

R- En fait, si ma mémoire est bonne, les dépenses remboursables étaient divisées entre les pilotes, sur un itém spécial et était divisé également entreles pilotes.

Q- Dans les années où il y avait allocation pour frais de voyage, ça tombait en fait dans le fond commun?

R- C'est ça.

PAR Me MAURICE JACQUES:
Procureur de la Commission:

Q- Je peux dire en commençant les questions que j'ai déjà eu l'opportunité d. examiner aux états financiers et quel genre de pièce justificatives pour les dépenses des directeurs exigiez0vous lors que vous faites la vérification détaillée?

R- Pour les années...pour quelques années, je n'ai pas eu des "vochers" faits de façon uniforme, maintenant nous avons un système de "vochers" faits de façon uniforme.

Q- Je vous montre l'Exhibit 799, est-

ce que ce serait "vocher" auquel vous référez?
R- Actuellement c'est le "vocher" auquel nous référons.
Q- A présent quand ce sont dans l'ensemble des dépenses et les factures de comptes de l'Hôtel et d'un endroit Y, avez-vous vous servir de ceci ou demander le reçu de l'Hôtel?
R- Le reçu de l'Hôtel doit être annexé avec cette formule, il peut arriver de temps en temps que la facture ni est pas, mais la plupart du temps nous exigeons aussi la facture.
Q- Les factures?
R- Oui pour les item importants mais pour le deux dollars ($2.00) ou quatre dollars ($4.00) nous n'exigeons pas de facture.
Q- Vous exigez pas de facture?
R- Non.
Q- Est-ce que vous contrôlez la nature des dépenses?
R- La nature des dépenses, soient des frais de voyage, ou autre chose.
Q- Disons que vous avez une entrée: "Restaurant, cent dollars ($100.00)" est-ce que vous allez vérifier la nature de cette dépense%
R- Oui c'est un montant qui est important, on vérifie la nature de la dépense.
Q- Est-ce que dans tous les cas, il y a toujours résolution du bureau de direction pour approuver le compte de dépenses?
R- Oui , mais avec le système de "vo-

cher" là, tous les montants donnés de toutes dépenses à être payés aux directeurs ont été payés à l'assemblée des directeurs.

Q- Merci monsieur.

PAR LE PRESIDENT:

\- Est-ce qu'il y a d'autres questions à monsieur Larose?

PAR Me JEAN BRISSET:

Il y encore quelques questions qui me viennent à l'esprit et au lieu de chercher dans cette liasse, les questions, si on avait la permissions après l'ajournement de discuter avec monsieur Larose lui-même, on pourrait éviter de poser des questions inutiles.

PAR LE PRESIDENT:

Dans les circonstances, nous allons a journer immédiatement à deux heures et demie et puis à deux heures et demie, nous pourrons donc continuer.

Je, soussigné, CHS.-ANDRE BEDARD, sténographe-officiel, dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques:

ET J'AI SIGNE:

CHS. ANDRE BEDARD
Sténographe-officiel.

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S. Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

La séance débute à deux heure et trente.

PAR Me JEAN BRISSET:
Pour la Fédération des Armanteurs du Canada.

Q- Monsieur Larose vous référant à l'état financier, pour l'exercice se terminant le 31 décembre mil neuf cent soixante et un (1961) et relevant l'Exhibit C, je consulte les comptes à recevoir et par conséquent les droits de pilotage non payés s'élevaient à ce moment là, la somme de treize mille six cent vingt-sept dollars ($13627.00)?

R- Oui monsieur.

Q- Me référant maintenant àl'état financier demil neuf cent soixante et deux (1962) pour l'Exercice mil neuf cent soixante et deux (1962) au relevé, plutôt à l'Exhibit B, je constate qu'il avait été reçu au cours de l'année une somme de

treize mille cinq cent quarante-six dollars ($13,-546.00) en regard des comptes en souffrance, laissant par conséquent une balance non collectée de quatre-vingt-un dollars ($81.00) c'est bien exact?

R- Oui cette somme de qutre-vingt-un dollars ($81.00) n'était pas collectée à la fin de décembre mil neuf cent soixante et deux (1962) et elle est comprise dans l'Exhibit A de la saison antérieure, le six cent trente-deux dollars ($632.00) il y a probablement quatre-vingt-un dollars ($81.00) de la saison mil neuf cent soixante et un (1961) qui était là-dedans.

Q- D'après votre expérience, résultant de la revue des livres de la Corporation, est-il exact de dire que les droits non payés ou non perçus chaque année s'élèvent à une somme que l'on pourrait qualifier de très peu considérable et négligeable?

R- Oui, pour qu'est-ce qui est du Port elle est pas tellement grosse par rapport aux entrées qui ont été faites en fait, et qui est à peu près de deux cent mille dollars par année ($200,000.) par année.

Q- C'est quelques dollars par année?

R- Oui.

Q- Maintenant au bilan de l'année mil neuf cent soixante et deux (1962) que...je constate que les droits non perçus pour cette année là s'élevaient à une somme de six mille sept cent cinquante-six dollars et cinquante ($6756.50) à l'Exhibit

A, et est-il exact de dire qu'il est tout à fait normal que par exemple les comptes qui sont envoyés en décembre ne soient payés qu'en janvier et ceci expliquerait la raison du montant indiqué comme étant le montant des droits non perçus?

R- Oui.

Q- Une autre question que nous avons éclaircie, monsieur Larose pendant l'ajournement j'ai compris de vous, et permettez-moi d'être suggestif, car en mil neuf cent soixante et un (1961) c'était la coutume de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal, plutôt avant mil neuf cent soixante et deux (1962) de ne pas inclure dans la classe commune les frais payés par les navires qui ne se servaient pas de pilote mais payaient quand même les droits?

R- Je crois que les "free moves" vous parlez des "free moves"?

Q- Oui?

R- C'est un règlement passé par les directeurs comme ça, je crois qu'on voulait payer les "free moves" avec un fond qui était pour le Port, ça c'est produit seulement dans l'année mil neuf cent soixante et un (1961).

Q- Vous référant au relevé Exhibit C pour l'exercice terminé le 31 décembre mil neuf cent soixante et un (1961) il y a une somme au poste: "Free moves" une entrée de huit mille cent vingt huit dollars ($8128.00)?

R- Oui.

Q- Est-ce queje dois comprendre que ce montant a tout de mêmeété distribué à tous les pilotes de la circonscription en dehors de la classe commune?
R- C'est ça.
Q- De même en mil neuf cent soixante et deux (1962) et vous référant à l'Exhibit A il a été distribué , pardon l'Exhibit B, il a été distribué à tous les pilotes de la circonscription une somme de deux mille quatre-cent quatre-vingt-seize dollars ($2496.00) représentant les frais de pilotage en regard de navires qui n'auraient pas utilisé de pilote?
R- Oui.
Q- Avant la saison mil neuf cent soixante et deux (1962) ?
R- Oui mais deux mille quatre cent quatre-vingt-seize dollars ($2496.00) étaient inclus en fait dane le huit mille dollars ($8000.00) qu'il y avait en mil neuf cent soixante et un (1961) et le deux mille neuf cent quatre-vingt-seize dollars ($2496.00) y est inclus, le deux mille quatre cent quatre-vingt-seize dollars ($2496.00) représentent justement les montants que nous n'avions pas perçus du département à la date du 31 décembre mil neuf cent soixante et un (1961) et qui a été payé en mil neuf cent soixante et deux (1962) et qui faisaient partie du global du huit mille dollars ($8000.00)
Q- En fait en calculant les montants

perçus pour les pilotes en mil neuf cent soixante et deux (1962) résultant de leur travail, les années antécédentes, il faudrait ajouter à la somme de onze mille cinq cent quatre-vingt-deux dollars et quatre-vingt-neuf ($11582.89) un montant équivalent à deux mille quatre cent quatre-vingt seize dollars ($2496.00) divisé par seize (16)?

R- Oui de perçus mais pas de gagnés.

Q- De perçus mais gagnés antérieurement ?

R- Oui.

Q- Gagnés antérieurement.

R- Oui absolument.

Q- D'après vos analyses des livres de la corporation, êtes-vous oui ou non en mesure de confirmer que les frais de pilotage perçus par la corporation en regard des navires qui n'ulitisent pas de pilotes ont été des frais perçus des navires de lac, et non pas de navires océaniques?

R- Non.

Q- Vous n'êtes pas en mesure de nous dire ça?

R- Non.

Q- C'est peut-être une information qui pourrait être fournie par la corporation et je comprends en fait qu'il s'agit que de navires de lac et non pas des navires océaniques, n'est-ce pas?

PAR Me MARC LALONDE:

Je n'ai pas compris?

PAR ME JEAN BRISSET:

Les "free moves" il s'agit de navires de lac,.

PAR ME MARC LALONDE:

Les deux (2).

PAR ME JEAN BRISSET:

Est-ce que vous êtes en mesure de nous donner desprécisions?

PAR ME MARC LALONDE:

Il faudrait demander au secrétaire de la corporation ou encore à l'autorité de pilotage, ils ont les cartes de chaque.

Il y a discussion en anglaisà ce sujet entre Me Maurice Jacques ,prpcureur de la Commission, et Me Jean Brisset et Me Marc Lalonde.

PAR ME MARC LALONDE:

Pour la Corporation des Pilotes du Port de Montréal?

Q- Quand vous indiquez :"free moves" est-ce que ceci comprend seulement les déplacements de navire sans pilote ou si ça comprend les revenus qui proviendraient de cas où un pilote de rivière , sauf qu'est-ce qu'un peut dire mêmelà un pilote de Trois-Rivières à Montréal" qui aurait disons par mégarde fait un déplacement dans le port et qu'on a serré cet argent et qui a été versé

à la corporation des pilotes des port de Montréal, ou est-ce que cet argent entre dans l'item:"free moves" ou si il y avait une autre item où ça apparaît?

R- Il y a pas d'autre item sur lequel il apparaît.

Q- Est-ce que je dois comprendre que ceci c'est entré dans "free moves"?

R- Tout navire petit ou gros qui prend un navire du port de Montréal, doit passer par un pilote du Port de Montréal, et c'est versé dans ce fond de "free moves".

Q- Dans ce cas là si vous avez un pilote de Trois-Rivières à Montréal, qui est libéré à St-Lambert et que ça se produise que le navire qui doit aller à Trois-Rivières est navire qui un jour décidait d'entrer dans le Port de Montréal, ce déplamement là fait par un pilote de rivière entrera dans les "free moves"?

R- C'est possible, je ne peux pas vous l'affirmer, parce que c'est cette année là, enfin lorsqu'il y a eu cette vérification en mil neuf cent soixante et un (1961) en examinant les frais des "free moves" ça comprenait les pilotes...les navires sur lesquels les pilotes du port de Montréal n'étaient pas là comme pilotes.

Q- Maintenant en mil neuf cent soixante et deux (1962) vous avez fait un examen détaillé?

R- En mil neuf cent soixante et deux

(1962) oui.
Q- Est-ce qu'il y en avait ce qu'on appelle des "free moves"?
R- Des "free moves" c'était compris en fait dans le revenu total et il n'y avait aucune séparation qui était faite du revenu de "free moves" ou de tours.
Q- De toutes façons vous auriez pas déterminé ou une entrée autre qu'un free moves et sur lequel la rentrée de ce déplacement aurait été fait par un pildte de rivière disons?
R- Non.
Q- Et en ce qui concerne mil neuf cent soixante et deux (1962) les revenus, entrée de onze mille cinq centsdollars ($11500) est-ce qu'il faudrait ajouter à ce moment là, le montant des "free moves" perçu durant mil neuf cent soixante et deux (1962) soit près de deux mille dollars ($2000.00) est-ce qu'il faudrait avoir ajouté ça au revenu?
R- En mil neuf cent soixante et deux (1962) dans le onze mille cinq cent quatre-vingt-huit dollars ($11588.00) tout est compris là-dedans, excepté les détentions.
Q- Excepté les détentions?
R- OUi.
Q- Les "free moves" est-ce que c'est rentré dans le onze mille cinq cent quatre0vingt-huit dollars ($11588.000?
R- Oui les "free moves" de mil neuf cent soixante et deux (1962) oui.

Q- Et et "free moves " de mil neuf cent soixante et un (1961) perçus en mil neuf cent soixante et deux (1962) est-ce que c'est entré?
R- Oui c'est entré en mil neuf cent soixante et un (1961).
Q- Rentré dans les revenus de mil neuf cent soixante et un (1961) ?
R- C'est ça.

ET LE TEMOIN NE DIT PLUS RIEN:

Je, soussigné, Sténographe-officiel, dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques:

ET J'AI SIGNE:

CHS.-ANDRE BEDARD,
Sténographe-officiel.

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S. Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

INTERROGATOIRE DE MONSIEUR JACQUES SAUCIER: âgé de 47 ans, secrétaire-trésorier de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal, dûment assermenté sur les Sts-Evangiles; dépose et dit:

PAR Me MARC LALONDE:
Pour la Corporation des Pilotes du Port de Montréal.

Votre témoin, Me Brisset.

PAR Me JEAN BRISSET:
Pour la Fédération des Armateurs du Canada.

Q- Monsieur Saucier, êtes-vous en mesure cet après-midi denous donner quelques détails sur les prestations et bénifices de la police

d'assurance-groupe des pilotes de la circonscription de Montréal?

R- Je vais même en remercier de me fournir cet occasion. Les pilotes ont trois (3) plans d'assurance, en premier, il y a une police d'assurance - vie de dix mille dollars ($10,000.00) vingt mille dollars ($20,000.00) double indemnité en cas de mort accidentelle, et dix mille dollars ($10,000.00) pour l'amputation d 'un membre, cette police coûte quatre-vingt-dix nuef dollars ($99.00) par année seulement, tous sont admis dans la police sans examen médical, le deuxième plan, est un plan d'hospitalisation et je profite de l'occasion de ce témoignage par le fait que ce matin je vous aidit que le pilote payait la même prime, mais dans le plan d'hospitalisation, il comprend un plan pour le pilote et pour sa famille, celui qui n'est pas marié ne paye pas la mêmeprime, ce plan d'hospitalisation donne les bénifices suivants: Le pilote s'il est malade , s'il va à l'Hôpital, les frais médicaux, les frais chirurgicaux, les frais des médicaments et la pharmacie, tous les comptes de l'année, la compagnie paye quatre-vingt pour cent (80%) de toutes ces dépenses de lui, de sa femme, de ses enfants, de ses cinq (5) ou six (6) enfants, c'est la même prime, il y a un déductible de vingt cinq dollars ($25.00) qui n'est pas par réclamation, mais par année et par personne avec un maximum de cent dollars ($100.00) par année, alors comme exemple un pilote qui est marié avec trois (3)

enfants, ça fait cinq (5), alors il réclame des frais d'hospitalisation pour toute sa famille et il y a un déductible une fois par année, de vingt-cinq dollars ($25.00) par tête, mais rendu à cent piastres ($100.00) dans l'année, il n'y aura plus de déductible, et s'il reçoit durant l'année des comptes pour mille dollars ($1000.00) la compagnie pour un cas lui enlèvera vingt-cinq dollars ($25.00) et le vingt-cinq dollars ($25.00) étant enlevé, elle lui paiera quatre-vingt pour cent (80%) de tout ce compte et s'il retombe malade, pour une mêmemaladie et une autre, alors elle paiera quatre-vingt-pour cent encore (80%), cett e prime coûte cent soixante et dix dollars et cinquante-deux ($170.52) pour le pilote , sa femme et toute sa famille, et cinquante-huit dollars et soixante et quinze ($58.75) pour les célibataires avec les mêmes avantages du groupe, le troisième plan, c'est un plan salaire, la plan salaire, c'est que si un pilotene peut pas piloter pour raison d'invalidité ou de santé après sept (7) journées, la compagnie lui paye deux cents dollars ($200.00) par mois, si c'est à cause d'accident, dès lapremière journée, le deux cents dollars ($200.00) par mois jusqu'à l'âge de soixante et cinq ans (65) s'il est impotant jusqu'à soixante et cinq ans (65) et à vie, s'il est impotant par accident, comme premier avantage, et le deuxième c'est un plan qui n'est pas transférable la compagnie le regrette elle, mais son problème et du fait qu'elle garde le groupe le reste de ses

jours mais nous pouvons cancèler le plan n'importe quand , c'est la seule compagnie qui nous donne une assurance-groupe non cancèlable, une autre chose le pilote n'est pas obligé d'être confiné à la maison, et il peut sortir, il aura ses soins médicaux tout le temps qu'il est invalide et de sa maladie et la compagnie paiera toujours deux cents dollars ($200.00) par mois et d'autre item à mon avis sensasionnel et si sa licence de pilote est cancélée pour raison de santé, évidemment la compagnie autorise ses pilotes à travailler ailleurs et dans un autre domaine pourvu qu'il ne gagne pas plus decinq mille dollars ($5000.00) par année, s'il travaille dans une autre profession ou un autre métier, et qu'il a pas plus de cinq mille dollars ($5000.00) par année, la compagnie continuera à lui verser deux cents dollars ($200.00) par mois en plus de son cinq mille dollars ($5000 .00) et en plus des principaux item qu'on vient de donner et cette prime coûte deux cent soixante et seize dollars et trente-cinq ($276.35) par année, le plan a été mis en force à l'assemblée annuelle depuis déjà assez longtemps et il a été amélioré depuis mil neuf cent soixante et deux (1962) et c'est un plan qui a été pris à la demande des pilotes.

Q- Puis-je vous demander le nom de cette compagnie avec ses avantages

R- Cette compagnie est la Canadian Premier Life.

Q- Dans le cas des prestations des

bénifices pour les cas demaladie, je constate monsieur Larose que la prime....

PAR Me MARC LALONDE:

Monsieur Saucier.

PAR Me JEAN BRISSET:

Monsieur Saucier, pardon, que la prime varie suivant les circonstances de famille du pilote?

R- Oui.

Q- Mais je comprends que quand même la prime globale pour seize (16) pilotes est payée à même les fonds de la corporation?

R- Non, la restification que je voulais faire ce matin et on a pas continué, c'est que le montant du célibataire est moindre que le montant de la famille à charge, ce n'est pas le montant dela famille à charge au célibataire, on lui enlève uniquement cinquante-huit et soixante et quinze ($58.75) etil ne paye pas pour le plan et ce que je voulais dire je crois que c'est que le groupe , le célibataire dans le groupe ne paiera pas le même prix de tout le monde, lui il paye cinquante-huit dollars ($58.00) au lieu de soixante et dix ($70.00).

Q- Ca apparaît à la Corporation disons pour l'année mil neuf cent soixante et deux (1962)?

R- Oui.

Q- Et c'est posté aux frais d'administrations et cette somme de sept mille quatre cent

quarante quelques dollars ($7440....) comme prime d'assurance, pour la police que vous venez de mentionner?

R- Oui.

Q- Cette prime qui comprend la partie des primes qui attrait aux bénifices médicaux et antérieurement chargée aux comptes du fond commun n'est-ce pas?

R- Le fond commun, s'occupe de la prime comme je le disais ce matin et à la fin de l'année c'est le pilote nous lui chargeons que sa prime à lui, ce qui comprend la différence entre l'Homme marié et le célibataire.

Q- Et il apparaît dans les livres, dans le bilan financier de la corporation la ristourne d une partie de la prime concernant ceux qui ont une famille, et par conséquent ils se trouvent à payer une prime plus grande en regard des prestations médicales?

R- On ne donne pas de ristourne, nous envoyons tous les ans au pilote une formule T4 qui déclare le montant exact et ça sert alors au pilote célibataire et qui reçoit plus que le pilote marié et il n'y a pas de ristourne, nous lui chargeons à lui individuellement,

Q- Et à quel moment cet ajustement se fait-il?

R- Toujours à la fin de l'année.

Q- Lors de la dernière distribution?

R- Lors de la derniere distribution,

bien on ne peut pas dire lors de la dernière dis-tribution, parce que l'année suivante il y a encore des montants dûs de la part du département qui ne sont pas entrés sûrement le 31 décembre.

Q- Pourriez-vous nous produire comme Exhibit , un exemplaire d'une distribution pour le mois de décembre, disons de l'année mil neuf cent soixante et deux (1962) qui nous laisserait voir l'ajustement qui est fait en regard de la prime d'assurance?

R- Certainement.

Q- Comme Exhibit 804.

R- Certainement.

PAR LE PRESIDENT:

Q- Pourriez-vous compléter la pièce en mettant un exemplaire pour un homme marié et un homme non marié?

R- Certainement.

Q- Veuillez aussi mettre un exemplaire... excusez, envoyez nous le document?

R- Le document individuel.

Q- Dans les quinze (15) jours ou à l'avance?

R- Oui à la fin de l'année, on a un document personnel au pilote.

Q- Il n'y en a pas durant l'année?

R- Il n'y en a pas durant l'année.

Q- Ca ça va être complet ça.

PAR Me MARC LALONDE:

Q- Est-ce que Votre Seigneurie est

intéressée à la police?

PAR LE PRESIDENT:

La police même?

PAR Me MARC LALONDE:

La police d'assurance et si la Commission est intéressée, on produira une copie de la pblice d'assurance-groupe.

PAR Me MAURCIE JACQUES:

Procureur de la Commission.

Celui-ci donne des explications en anglais.

PAR LE PRESIDENT:

Ou bien si on est capable d'avoir des copieds de la pidice, nous pourrions la produire simplement, ça couvre une copie de ces polices là?

R- La police intéressée?

Q- Et je vous donne de suite la cote Exhibit 805 pour les trois (3) plans?

R- Très bien.

PAR Me JEA N BRISSET:

Q- Monsieur Saucier, êtes-vous en mesure denous dire si le système d'assurance protection maladie, accident, est la même disons dans le district de Montréal, à ce qu'onrencontre à la United Montréal Pilots?

R- Non, il n'est pas le même, je ne crois pas.



Q- Est-ce que vous avez eu quelque chose à faire en regard de cette police d'assurance dans le district de Montréal?

R- Non.

Q- Est-ce qu'il y a un système d'asrance semblable dans le distric t de Conswall ?

R- C'est exactement le même.

Q- C'est exactement le même?

R- La même chose.

Q- Il est de même également dans le district numéro 1 des grands Lacs?

R- Non, là je ne le sais pas.

Q- Montréal et Kingston?

R- Conswall, Kingston, c'est le même plan ces trois (3) corporations.

Q- Placé par votre entremise?

R- Placé par notre entremise mais je vois bien votre question et je vais répondre ici que la demande des pilotes pour avoir un plan nous avons demandé à différentes compagnies de nous soumettre plusieurs plans et c'est après étude de plusieurs plans connus des pilotes que nous avons préparé un plan et avons demandé à une compagnie si elle pouvait nous donner ça, et c'est la Canadian Premier Life celle qui nous l'a donné.

PAR LE PRESIDENT:

Q Je comprends que comme courtier vous ne représentiez pas une compagnie en particulier?

R- Non pas du tout.



PAR Me MAURCIE JACQUES:

Q- Est-ce que j'ai bien compris que le déductible est de vingt -cinq dollars ($25.00) par prime?

R- Avec maximum de cent dollars ($100.00) par année.

Q- Et supposons que ça montrait , que ça coûterait quinze dollars ($15.00) combieniça coûtait en tout?

R- Oui, bien si ça coûte quinze dollars ($15.00) et si vous en avez un autre encore qui est de quinze dollars ($15.00) ça vous fait une remise qui fait trente dollars ($30.00) on enlèvera le vingt-cinq ($25.00) et il vous restera cinq dollrs ($5.00) et vous donne quatre-vingt pour cent (80%) soit quatre dollars ($4.00) c'est pour un petit compte ça.

PAR Me MARC LALONDE:

Q- Avec les petits comptes?

R- Avec les petits comptes.

PAR LE PRESIDENT:

- C'est très semblable aux contrats qu'ont les employés civils provinciaux et fédéraux.

R- Ca doit être un bon plan.

PAR ME MARC LALONDE:
Pour la Corporation des Pilotes du Port de Montréal.

Q- Est-ce que vous avez une opinion légale avant de mettre en vigueur ce plan là?

R- Nous avons eu une opinion légale

sûrement avant de mettre le plan compensatoire on a discuté même le plan de la police d'assurance et ça été étudié par notre bureau légal qui a donné son opinion et on a fait même restifier différentes clauses pour le bien des pilotes.

Q- Est-ce que vous avez eu des demandes ou démarches de d'autres personnes ou autre organisme désintéressés sauf votre compagnie d'assurance?

R- Auprès des pilotes?

Q- Oui?

R- Je ne pourrais pas les nommer mais nous avions reçu des demandes des compagnies et on demande actuellement s'il y a possibilité que soit étudié des plans pour lespilotes, mais c,est impossible de préparer un plan semblable.

Q- Est-ce que la Shipping Fédération n'a jamais démontré qu'elle était intéressée à un plan analogue?

R- Dans ma mémoire, je ne peux pas dire.

PAR LE PRESIDENT:

Q- Pour les pilotes?

R- Pour le bénifices des pilotes. A date je crois qu'ils me l'ont demandé.

Q- D'autres questions à monsieur Saucier.

PAR LESPROCUREURS:

Monsieur Saucier, non, merci.

PAR LE PRESIDENT:

Merci monsieur Saucier.

FIN DE LA PREUVE DE LA CORPORATION DES PILOTES DU PORT DE MONTREAL.

Je, soussigné, sténographe-officiel, dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transacription exacte et fidèle de mes notes sténographiques:

ET J'AI SIGNE:

CHS.-ANDRE BEDARD,
Sténographe-officiel.



C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE DU PILOTAGE MARITIME

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S. Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissaire,
Monsieur HAROLD A' RENWICK, commissaire,
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

PREUVE DE LA CORPORATION DES PILOTES DU FLEUVE ET DE LA VOIE MARITIME DU ST-LAURENT:

INTERROGATOIRE DE MONSIEUR GILLES PINTAL: âgé de 49 ans, pilotes du district Montréal-Conswall, dûment assermenté sur les Sts-Evangiles; dépose et dit:

INTERROGE PAR Me MARC LALONDE:
Pour la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St0Laurent.

Q- Pourriez-vous dire votre âge?
R- 49 ans.

Q- Je vous demanderais monsieur Pintal de parler tellement et fort et votre fonction consistera spécialement à décrire votre circonscription de pilotage et auparavant pourriez-vous me dire depuis quand vous êtes pilote dans la circonscriptio n de Cornwall?

R- Depuis mil neuf cent cinquante-six (1956).

Q- Je dois comprendre qu'à cette époque les pilotes étaient pilotes dans Montréal jusqu'à Kingston?

R- Oui c'est bien ça.

Q- Vous rappelez-vous en quelle année votre circonscription a été divisée en deux (2) sections complètement séparée?

R- Je crois que c'est en mil neuf cent cinquante-neuf (1959).

Q- De toute façon nous aurions ça en regardant l'arrêté en conseil, je crois qu'il date évidemment plus tard que mil neuf cent cinquante neuf (1959) et antérieurement à votre emploi comme pilote entre Montréal et Kingston quelle était votre fonction?

R- De mil neuf cent trente-six (1936) à milneuf cent cinquante-six (1956) je travaillais pour le compte de la Canada Steam Ship Line comme matelot, watchman, homme de roue, deuxième maître et premier officier.

Q- Et je vous demanderais si c'est à l'emploi de cette compagnie conséquemment que



que vous avez eu votre nomination comme pilote?
R- C'est bien ça.
Q- Comment a t-on procédé à votre nomination comme pilote dans la circonscription de Cornwall?
R- En mil neuf cent cinquante-cinq (1955) j'ai dû subir un examen pour application au pilotage.
Q- Quelle était la nature de cet examen?
R- Un examen complet sur les rivières et sur "main ship"., qu'ils appellent et ainsi de suite.
Q- Devant qui passiez-vous cet examen?
R- Devant le représentant du Ministère le représentant des compagnies et le représentant du pilotage.
Q- Lorsque la circonscription a été divisée entre Kingston et Cornwall, quelle a été divisée à Comwall, est-ce que vous avez choisi de vous même d'être dans leur circonscription de Cornwall ou si le Ministère vous y a affecté?
R- J'ai choisi moi-même, à la fin ça vient que les pilotes avaient la préférence de choisir leur circonscription.

Le témoin continue en anglais la fin de son témoignage, puisla séance de cette journée est ajournée

à cinq heures et cinq.

Je, soussigné, sténographe-officiel, dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques:

ET J'AI SIGNE:

CHS.-ANDRE BEDARD,
Sténographe-officiel.

